



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Восемьдесят шестая сессия
Женева, 20–23 февраля 2024 года

**Доклад Комитета по внутреннему транспорту о работе
его восемьдесят шестой сессии**

Добавление

Содержание

Стр.

Приложения

I.	Сегмент высокого уровня по теме «Предпринимая амбициозные действия в области климата — на пути к декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году»	2
II.	Report of High-level Side Event on the Inland Transport Committee Forum for Road Safety	9
III.	Доклад о совещании глав делегаций стран — участниц Специальной программы для экономик Центральной Азии.....	12
IV.	Report of the Side Event Roundtable on “Towards Sustainable Transportation: Best Practices, Challenges and Solutions”.....	16
V.	Statements delivered during the eighty-sixth Annual Session of the Inland Transport Committee for inclusion in the ITC report.....	19
VI.	Report of ITC Round Table "Fostering the digital and green transition for inland transport in support of the Sustainable Development Agenda"	26



Приложение I

Сегмент высокого уровня по теме «Предпринимаемая амбициозные действия в области климата — на пути к декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году»

(зал XIX, Дворец Наций, Женева, 20 февраля 2024 года)

I. Введение

1. В сегменте высокого уровня по теме «Предпринимаемая амбициозные действия в области климата — на пути к декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году» (20 февраля 2024 года, Женева), который прошел в очном формате, приняли участие министры транспорта и делегации высокого уровня (более 360 участников из 73 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.

II. Открытие

2. Е. П. г-жа Татьяна Молчан, Исполнительный секретарь Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН), открыла восемьдесят шестую сессию КВТ ЕЭК, подчеркнув важность принятия мер по борьбе с изменением климата ввиду того, что в 2023 году впервые за всю историю наблюдений температура в течение 12 месяцев находилась на отметке на 1,5 °C выше, чем в доиндустриальную эпоху. Отметив, что значительная часть глобальных выбросов на транспорте приходится на внутренний транспорт, Исполнительный секретарь указала на уникальную роль КВТ в поддержке сектора внутреннего транспорта в борьбе с изменением климата и обратила особое внимание на ценность прочных партнерских отношений. Она отдельно подчеркнула важность и амбициозность Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте и ее огромный потенциал для смягчения последствий изменения климата, а также поблагодарила делегации за их видение и политическую волю.

III. Основные доклады

3. Е. П. г-н Марк Харберс, министр инфраструктуры и по управлению водными ресурсами Нидерландов, начал свой основной доклад с того, что обратил внимание собравшихся на давление, оказываемое геополитической напряженностью и конфликтами на глобальные связи и цепочки поставок, и подчеркнул необходимость инвестирования в сотрудничество и глобальную связанность. Министр отметил значимую роль и широту воздействия КВТ, а также важность принятия мер по созданию ориентированной на будущее системы внутреннего транспорта, учитывающей климатические проблемы, вопросы энергетической безопасности и безопасности дорожного движения. Он указал на важность Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте и призвал Комитет действовать в соответствии с этой стратегией. Кроме того, министр подчеркнул необходимость усовершенствования международных железнодорожных перевозок, обеспечения справедливого перехода к экологически чистому транспорту и пристального внимания к безопасности дорожного движения. В завершение своего выступления министр сделал акцент на роли КВТ в повышении безопасности, устойчивости и связанности во всем мире.

4. Е. П. г-н Пит Буттендгадж, министр транспорта Соединенных Штатов Америки, начал свое выступление с признания важности транспортных систем для всех стран. Министр обратил внимание собравшихся на многофакторный ущерб, нанесенный транспортным системам в результате вторжения Российской Федерации на Украину, и подчеркнул растущую значимость работы Комитета по оказанию помощи в восстановлении транспортной инфраструктуры Украины. В качестве ключевых факторов спасения жизней, а также минимизации и компенсации сбоя в цепочке поставок, которые могут привести к повышению цен на товары по всему миру, были выделены сотрудничество и постоянная коммуникация. Министр упомянул национальный план США по декарбонизации транспорта и достижению нулевого уровня выбросов парниковых газов к 2050 году и особо отметил первый коридор для зарядки электромобилей, проходящий по территории двух государств, созданный в партнерстве с Канадой, и выделение средств для первой в Америке действительно высокоскоростной железной дороги. В завершение своего выступления министр подчеркнул острую потребность в данных по безопасности для повышения уровня безопасности новых и развивающихся транспортных технологий, а также необходимость постоянного взаимодействия, координации и партнерства в вопросах, связанных с климатом.

5. Е. П. г-н Баларабе Аббас Лаваль, министр охраны окружающей среды Нигерии, начал свое выступление с призыва к государствам коллективно признать негативное воздействие выбросов парниковых газов на окружающую среду. Он отметил, что выбросы в транспортном секторе, особенно от автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта, представляют серьезную угрозу для здоровья и жизни людей. Г-н Лаваль заявил, что поэтому на нас лежит коллективная ответственность по принятию решительных мер, направленных на сокращение выбросов парниковых газов для создания более устойчивого и защищенного от потрясений транспортного сектора. Он подчеркнул важность развития глобального сотрудничества и обмена знаниями между заинтересованными сторонами. Нигерия испытывает большие трудности, связанные с дорогами и пересыханием рек. В завершение выступления министр выразил твердую решимость и неподдельную заинтересованность Нигерии в деле поддержки инициативы Комитета и принятия мер по обеспечению устойчивости транспортного сектора.

6. Е. П. г-н Салех аль-Джасил, министр транспорта Королевства Саудовская Аравия, начал свое выступление с заявления о том, что сотрудничество и передовой опыт являются ключом к созданию эффективных, безопасных и устойчивых транспортных систем. Затем он рассказал о стратегии развития Саудовской Аравии до 2030 года, в том числе о цели по достижению углеродной нейтральности к 2060 году. Министр подчеркнул, что выбросы в секторе транспорта и логистики составляют одну пятую часть всех выбросов Саудовской Аравии, причем около 83 % общего объема выбросов на транспорте приходится на внутренний транспорт. Министр представил Национальную стратегию в области транспорта и логистики (НСТЛ), в которой поставлена задача сокращать выбросы на душу населения на два процента в каждом году до 2030 года, и выделил три направления деятельности по борьбе с изменением климата: отказ от ненужных поездок на моторизованных транспортных средствах, переход на менее углеродоемкие виды транспорта и повышение углеродной эффективности транспортных средств и видов транспорта. В завершение своего выступления министр подчеркнул важность сотрудничества для создания более устойчивого, успешного и ответственного транспортного сектора.

IV. Дискуссионная группа I. Национальные стратегии и политические устремления в области декарбонизации внутреннего транспорта к 2050 году

7. Обсуждение в дискуссионной группе I проходило под руководством г-на Ен Те Кима, генерального секретаря Международного транспортного форума (МТФ).

8. Е. П. г-н Аннадурды Косаев, председатель туркменского Агентства «Туркмендениздеряёллары», подчеркнул приверженность Туркменистана глобальным процессам, направленным на устойчивое развитие, и упомянул о принятии по инициативе Туркменистана шести резолюций Генеральной Ассамблеи ООН по устойчивому транспорту за последнее десятилетие. Он обратил внимание собравшихся на важность географического положения Туркменистана, которое позволяет ему играть центральную роль в создании и развитии транспортных коридоров Восток — Запад и Север — Юг. В качестве примера усилий Туркменистана по защите экологии Каспийского моря в рамках устойчивого развития и укрепления экономического процветания г-н Косаев привел Международный морской порт Туркменбаши. Далее он проинформировал присутствующих о разработанном на государственном уровне плане действий, направленном на сокращение выбросов диоксида углерода и метана и внедрение экологически чистых технологий.

9. Е. П. г-н Жером Боннафон, посол, постоянный представитель Франции при ООН в Женеве, выступил с речью от имени Е. П. г-на Кристофа Бешу, министра экологического перехода и территориальной сплоченности Франции. Посол обратил внимание собравшихся на тройной планетарный кризис и важность исполнения обязательств, взятых на себя Организацией Объединенных Наций. Он подчеркнул инклюзивность подхода Франции к развитию, в частности на Африканском континенте, и представил Парижский пакт для людей и планеты, в котором провозглашается принцип международной солидарности. Посол призвал оказывать двустороннюю помощь, мобилизовать частный сектор и активнее использовать многосторонние банки развития в интересах наиболее уязвимых стран. Он отметил историческое соглашение, достигнутое на КС 28, о постепенном отказе от использования ископаемого топлива и подчеркнул, что эта задача должна быть главным приоритетом наиболее развитых стран. В завершение своего выступления посол подчеркнул важность новой Стратегии КВТ и ее безоговорочной поддержки.

10. Г-н Даниэле Виолетти, старший директор Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИКООН), начал свое выступление с освещения ключевых итогов КС 28, включая ее призыв к Сторонам постепенно отказаться от ископаемых видов топлива, утроить мощности по производству энергии из возобновляемых источников и удвоить энергоэффективность во всем мире к 2030 году, а также ускорить сокращение выбросов на автомобильном транспорте. Г-н Виолетти подчеркнул, что на секторе внутреннего транспорта лежит особая ответственность за сокращение выбросов и участие в деятельности по смягчению последствий изменения климата. Он подчеркнул важнейшую роль КВТ в этом начинании и высоко оценил его деятельность по разработке Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, подкрепленной четким планом действий с указанием рубежных этапов. Г-н Виолетти выразил готовность следить за разработкой «планов действий по декарбонизации внутреннего транспорта», которые потенциально могут стать частью определяемых на национальном уровне вкладов (ОНУВ). РКИКООН также приветствовала включение в Стратегию вопросов адаптации транспорта к изменению климата. В заключение г-н Виолетти поделился ожиданиями от КС 29 в Азербайджане в 2024 году и КС 30 в 2025 году и призвал делегатов к совместной работе во имя более чистого, экологичного и устойчивого к изменению климата будущего.

11. Г-н Ануар Беназзуз, президент Международной дорожной федерации (МДФ), начал свое выступление с того, что обратил внимание собравшихся на актуальность КВТ и начало реализации новой стратегии. Затем он указал на два препятствия для глобальных усилий по сокращению выбросов в транспортном секторе: отсутствие институционального потенциала для планирования и реализации изменений и недостаточность традиционных инструментов финансирования. При этом он отметил такие возможности, как внедрение новых технологий и цифровизацию. Президент МДФ приветствовал новую стратегию и ее приверженность поддержке внедрения новых технологий и инноваций, а также подтвердил, что она отвечает коллективному призыву дорожной отрасли действовать прагматично, обеспечивать справедливый переход и внедрять инновации. Далее он представил тему Всемирного конгресса МДФ 2024 года и в завершение своего выступления сделал акцент на общей цели, которая

состоит в усовершенствовании систем мобильности для всех, и на важности сотрудничества.

Запланированные выступления высокопоставленных лиц из числа членов и партнеров:

- г-н Армен Симонян, заместитель министра территориального управления и инфраструктур Армении;
- Е. П. г-н Марк Пекстин де Бейтсверве, чрезвычайный и полномочный посол, постоянный представитель Бельгии¹;
- Е. П. г-н Лазэр Комэнеску, посол, Генеральный секретарь Организации Черноморского экономического сотрудничества;
- г-н Ян Хоффман, руководитель Сектора логистического обеспечения торговли Отдела технологий и логистики ЮНКТАД.

12. Модератор предоставил слово для выступлений из зала.

13. Российская Федерация сделала заявление в ответ на основной доклад министра транспорта Соединенных Штатов Америки, а также на заявление посла Бельгии. Полный текст выступления приведен в приложении V к настоящему документу.

14. Азербайджан отметил, что будет рад принять все страны на КС 29, которая пройдет в Баку в 2024 году. Нидерланды подчеркнули важность сотрудничества государственного и частного секторов и вовлечения гражданского общества в национальные планы действий. Соединенное Королевство заявило о своей поддержке новой стратегии КВТ и о важности сотрудничества с РКИКООН в ее реализации. Турция отметила возможность сокращения выбросов за счет снижения доли перевозок автомобильным транспортом.

15. В завершение дискуссии модератор подчеркнул, что важно сосредоточиться на действиях и реализации стратегий, а не на озвучивании амбиций, и перечислил важные предстоящие мероприятия МТФ.

V. Дискуссионная группа II. Ускорение смягчения последствий изменения климата на внутреннем транспорте: использование синергии с политикой в области городского развития, окружающей среды и энергетики

16. Обсуждение в дискуссионной группе II проходило под руководством г-на Умберто де Претто, Генерального секретаря Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ).

17. Министр транспорта и инфраструктурного развития Зимбабве почетный г-н Феликс Тапива Мхона начал свое выступление с того, что подчеркнул приверженность Зимбабве сотрудничеству в рамках системы ООН. Министр обратил внимание собравшихся на уязвимость глобального Юга и вызовы, с которыми он сталкивается. Он рассказал о политике Зимбабве, направленной на решение проблем, связанных с изменением климата, в том числе о разработке в его стране Национальной политики электромобильности в качестве основы для внедрения, использования и утилизации электромобилей. Министр отметил потенциал цифровых решений для создания безопасных и экологических транспортных моделей. Он обратил внимание собравшихся на ограничения, связанные с отсутствием потенциала, и завершил свое выступление, подчеркнув стремление Зимбабве к созданию взаимовыгодных партнерств ради обеспечения устойчивости посредством своей внешней политики, в основе которой лежит принцип «никому не враг и всем друг».

¹ Полный текст выступления приведен в приложении V к настоящему документу.

18. Е. П. г-н Арзыбек Кожошев, министр по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), начал свое выступление, представив Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и его последние достижения, такие как совокупный прирост ВВП на 28,7 % и увеличение объема взаимной торговли между государствами-участниками в 1,9 раза. Министр подчеркнул, что вопросы экологии являются приоритетными для внешней деятельности и торговой политики ЕАЭС. Он отметил важность учета международной климатической повестки дня для достижения нулевого уровня выбросов к 2050 году. Для того чтобы снизить вредное воздействие транспорта, ЕАЭС намерен принять меры в области науки, инноваций, цифровизации, обновления подвижного состава, обслуживания дорожной техники и интеллектуальных транспортных систем. Министр отметил также, что ЕАЭС уделяет пристальное внимание экологическим аспектам развития железнодорожного транспорта в этом регионе. В заключение своего выступления он подчеркнул необходимость объединения усилий для защиты будущего грядущих поколений.

19. Г-н Герхард Мюллер, президент Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств (МКТОТ), сконцентрировал внимание на одном аспекте, который он назвал ключевым для успеха декарбонизации транспортных средств: социальное признание. Он подчеркнул, что перемены всегда вызывают ответную реакцию, и для отказа от автомобилей, работающих на ископаемом топливе, необходимо изменение привычек населения. Залогом успеха является прозрачность, так как граждане должны получать правильную информацию о преобразовании мобильности во избежание разочарования от несбывшихся ожиданий. Президент МКТОТ сделал акцент на важности преодоления разрыва между расчетными и фактическими показателями расхода топлива, а также беспристрастной оценки состояния работоспособности аккумуляторных батарей для обеспечения справедливой торговли гибридными и подержанными электромобилями. Он высоко оценил работу WP.29 и завершил свое выступление, подчеркнув важность прозрачности для содействия усилиям по переходу к парку электрических дорожных транспортных средств и его декарбонизации.

Запланированные выступления высокопоставленных лиц из числа членов и партнеров:

- г-н Дмитрий Зверев, статс-секретарь, заместитель министра транспорта Российской Федерации;
- г-н Аmani Техрани, заместитель министра дорог и городского развития, Исламская Республика Иран;
- г-н Юрий Дубина, директор, Министерство транспорта и коммуникаций Беларуси;
- г-н Кристоф Нольте, исполнительный вице-президент организации «Декра С. Е.».

20. Модератор предоставил слово для выступлений из зала. Намибия сделала заявление о своих усилиях по сокращению выбросов парниковых газов. В завершение дискуссии модератор призвал участников к сотрудничеству и использованию передового опыта. Он предложил делегатам принять участие в параллельном мероприятии, включающем демонстрацию водородного грузовика, которая проходила в перерыве между заседаниями дискуссионных групп II и III.

VI. Дискуссионная группа III. Международное сотрудничество, межправительственная поддержка и партнерства для действий по борьбе с изменением климата

21. Обсуждение в дискуссионной группе III проходило под руководством г-жи Ханни Местерс, Председателя КВТ.

22. Е. П. г-н Али Хамие, министр общественных работ и транспорта Ливана, начал свое выступление, отметив ситуацию глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. Министр подчеркнул влияние изменения климата на дорожно-транспортные происшествия в связи с тем, что в последние годы в Ливане участились экстремальные погодные явления, имеющие серьезные последствия для безопасности дорожного движения. Он также обратил внимание присутствующих на серьезный ущерб, причиненный нападениями израильских оккупационных сил дорогам и инфраструктуре и, как следствие, безопасности дорожного движения и безопасности граждан и жителей. Министр рассказал о мерах, принятых Ливаном, таких как увеличение объема работ по ремонту дорог, усовершенствование систем водоотведения, обучение водителей и обеспечение соблюдения правил дорожного движения, и в заключение призвал международное сообщество оказать поддержку восстановительным работам, предоставить техническую и финансовую помощь и укрепить региональное сотрудничество.

23. Представитель Нигерии выступил с речью от имени сенатора, Е. П. почетного г-на Саида Ахмеда Алкали, министра транспорта Нигерии. Представитель отметил важнейшую роль транспорта в экономике и подчеркнул тот факт, что большинство отрицательных последствий перевозочной деятельности можно отнести к короткоживущим климатическим загрязнителям, которые после долгоживущих парниковых газов являются основными факторами глобального потепления. Он рассказал об инициативе Нигерии по использованию собственных запасов природного газа в целях уменьшения текущей зависимости от бензина/дизеля и перевода транспортного сектора на газ (КПГ), а также о других усилиях, таких как разработка политики. Кроме того, Нигерия подготовила Национальный план действий, включающий 22 мероприятия, направленных на сокращение выбросов долгоживущих парниковых газов.

24. Г-н Хусрав Нозири, Генеральный секретарь Организации экономического сотрудничества (ОЭС), начал свое выступление, подчеркнув, что главная цель ОЭС заключается в расширении транспортной связанности между странами-членами, а также содействии принятию региональных решений, направленных на достижение амбициозных целей по сокращению выбросов в транспортном секторе, и внедрению экологически чистых и энергоэффективных видов транспорта. Генеральный секретарь подчеркнул важность учета особых географических и инфраструктурных вызовов, которые препятствуют усилиям по декарбонизации в развивающихся странах. Их ситуация требует индивидуального подхода, поскольку развивающиеся страны испытывают трудности в поиске баланса между действиями по борьбе с изменением климата и своим экономическим развитием. Мы должны оказывать существенную поддержку и предоставлять ресурсы, в том числе передавать технологии и инвестировать средства, чтобы способствовать их переходу к более экологичным и устойчивым транспортным системам, и применять совместный, инклюзивный и справедливый подход. Региональные организации могут сыграть важную роль в содействии сотрудничеству.

Запланированные выступления высокопоставленных лиц из числа членов и партнеров:

- г-жа Шоиста Саидмуродзода, заместитель министра транспорта Таджикистана;
- г-н Сайсонгкхам Манодхам, заместитель министра транспорта Лаосской Народно-Демократической Республики;
- г-н Вольфганг Кюппер, Генеральный секретарь Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ);
- г-н Геннадий Бессонов, Генеральный секретарь Международного Координационного совета по трансъевразийским перевозкам (КСТП);
- г-н Эрик де Сейнес, президент Международной ассоциации заводов-изготовителей мотоциклов (МАЗМ);

- г-н Мануэль Марсилио, генеральный директор Конфедерации европейской велосипедной промышленности (КОНЕБИ)/Всемирной ассоциации производителей велосипедов (ВБИА).

25. Модератор предоставила слово для дополнительных выступлений из зала. Израиль взял слово, чтобы ответить на выступление г-на Али Хамие, министра общественных работ и транспорта Ливана². Нигерия обратилась к КОНЕБИ с призывом сотрудничать и поддерживать НПО и Министерство транспорта Нигерии для привлечения внимания молодежи к использованию велосипедов. Ливан сделал заявление в ответ на заявление Израиля³.

VII. Закрытие

26. В завершение заседания с заключительными замечаниями выступила Председатель КВТ. Она проинформировала Комитет о количестве стран, обратившихся с просьбой о включении их в перечень стран, одобряющих Заявление высокого уровня о поддержке Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, содержащееся в документе ECE/TRANS/2024/2 и приложении II к документу ECE/TRANS/344. Комитет был также проинформирован о том, что по просьбе некоторых государств-членов о продлении крайнего срока декларация будет по-прежнему открыта для остальных стран, заинтересованных в одобрении этого Заявления высокого уровня.

² Полный текст выступления приведен в приложении V к настоящему документу.

³ Полный текст выступления приведен в приложении V к настоящему документу.

Annex II

[English only]

Report of the High-Level Side Event on the Inland Transport Committee Forum for Road Safety**I. Introduction**

1. The high-level side event of the Inland Transport Committee (ITC) Forum for Road Safety took place at the Palais des Nations in Geneva on 20 February 2024 from 13:15 to 14:00 in the margins of the eighty-sixth annual session of the ITC. The panel focused on national road safety management success stories and supporting low and middle-income countries in achieving their road safety goals.

II. Opening

2. Ms. Jane Doherty, Director, International Policy, Fuel Economy and Consumer Programs, U.S. Department of Transportation, United States of America, moderated the event. She welcomed the participants and gave the floor to H.E. Ms. Tatiana Molcean, Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe (ECE).

3. H.E. Ms. Tatiana Molcean, Executive Secretary of ECE, opened the event by urging the audience to remain focused on the unfolding road safety crisis, despite the reported decline of 5 per cent in total numbers of global road deaths since 2010. She highlighted that this development is mixed – while there are success stories among low and middle-income countries, road deaths have increased by more than 15 per cent in the African region. The United Nations will continue stepping up its support both through the UN Road Safety Conventions under its purview and the needed tools and technical regulatory framework to strengthen countries' national road safety systems. The Executive Secretary stressed that much more must be done to achieve the goal of 50 per cent reduction of road fatalities and closed her speech by highlighting the importance of the ITC Forum for Road Safety as a platform to convene key worldwide stakeholders for a regular and strategic discussion on progress, challenges and the way forward for the success of the second Decade of Action.

4. Mr. Jean Todt, the UN Secretary-General's Special Envoy for Road Safety, stressed that despite collective efforts and despite encouraging news from the recent WHO Global Status Report, which shows a slight decrease in annual fatalities to 1.19 million, we need to do much more. The Special Envoy noted that the improvement only represents a 5 per cent decrease, while the goal of the 2021-2030 Decade of Action is to reduce the number by 50 per cent. The Special Envoy emphasized that we must strengthen capabilities of low- and middle-income countries and urged experts to stay connected and bridge the gap between the ECE region and the global south. He noted that ITC and its member States can contribute to safer transport worldwide by implementing international standards for safe and sustainable inland transport systems. The Special Envoy highlighted the launch of the first UN Global campaign on road safety specifically targeting Southern cities across 80 countries. He closed by emphasizing that we must take impactful action and raise awareness on this crisis to achieve our goal and end the devastating toll of 3,260 lives lost daily.

III. Panel discussion

5. The moderator opened the discussion by introducing the panellists and emphasizing that the panel session would help with regaining momentum and charting the way forward in order to achieve the goals under the second Decade of Action.

6. H.E. Mr. Mark Harbers, Minister for Infrastructure and Water Management of the Netherlands, highlighted that there have been improvements in road safety as a result of cooperation in areas such as driving laws, requirements for vehicles and infrastructure, and road signs and signals. He stressed the need for continuous commitment to increase road

safety. The Minister confirmed the Netherlands' support of the goals of the Second Decade of Action and noted that the Netherlands have worked on improving road safety since the 1970s. He stressed that road safety is a joint responsibility that requires cooperation by governments on national, provincial and municipal level and that we must also involve drivers, businesses and civil society. In response to increasing and changing traffic, the Netherlands have developed a strategic road safety plan involving all levels of government, NGOs and social partners. The Minister noted that nearly all EU countries now have such plans which are already providing good results. In addition, ITC has a proven track record in improving road safety. The Minister closed by sharing his excitement and determination to collaborate with other countries and learn from one another to bring concrete results.

7. Hon. Mr. Felix Tapiwa Mhona, Minister of Transport and Infrastructural Development of Zimbabwe, acknowledged the leadership of ITC on improving road safety and reaffirmed Zimbabwe's commitment to cooperation under the UN system. According to Zimbabwe's 2022 road safety report, traffic crashes occur every 15 minutes and average of 5 people are killed every day, over 1,800 people die and over 10,000 people are injured annually. In response to this, Zimbabwe has introduced a new driver's license regime and made it compulsory for public-service vehicles to install speed monitoring and limiting devices. The Minister further highlighted that Zimbabwe is reviewing its policies and laws, seeking to establish a lead road traffic management agency. He concluded by emphasizing that Zimbabwe is embracing win-win partnerships and sustainable cooperation with multilateral stakeholders within the UN system to address challenges remaining in global road safety and reiterated Zimbabwe's commitment towards the Second Decade of Action.

8. H.E. Mr. Saleh Al-Jasser, Minister of Transport of the Kingdom of Saudi Arabia, shared Saudi Arabia's road safety transformation as part of Saudi Arabia's Vision 2030. The Minister noted that Saudi Arabia was able to reduce road fatalities by more than 50 per cent from 2016 to 2023 through a comprehensive program. Saudi Arabia established a Road Safety Committee, chaired by the Minister of Health, handling enforcement, infrastructure, education, response and many other disciplines. The Minister noted that the number of fatalities was reduced from 28.8 per 100,000 inhabitants to less than 13.3 per 100,000 inhabitants, with a current goal of less than 5. This was achieved through reviewing and improving infrastructure and road quality, education and raising awareness through the media, as well as enforcement and the use of technology. The Minister concluded his speech with determination that he projects Saudi Arabia to achieve even the heightened objectives on road safety in the near future.

9. The moderator thanked the panellists for sharing their national targets and commitment to road safety. She emphasized the importance of resources and highlighted the work of the UN Road Safety Fund, which is supporting 88 countries in 5 regions. The moderator asked the panellists to elaborate on how individual countries can work together through a global partnership to tackle road safety, and to share their experience with the Road Safety Fund.

10. H.E. Mr. Saleh Al-Jasser reiterated the importance of resources to tackle the road safety crisis. He emphasized that Saudi Arabia is providing financial support for road infrastructure and education in other countries.

11. Hon. Mr. Felix Tapiwa Mhona thanked the Special Envoy for the support on road safety in Zimbabwe. The Minister underscored that road safety cannot be achieved from a single source of funding and emphasized limitations by sanctions imposed on Zimbabwe. He called for a holistic approach as a team.

12. H.E. Mr. Mark Harbers shared actions taken by the Netherlands, such as regulation, vehicle safety and cycling. The Netherlands have developed a safe system approach focusing on safe infrastructure, safe vehicles and safe behaviour, including guidelines for all road authorities. With regard to vehicle safety, the Netherlands' Vehicle Authority regularly receives international delegations and organizes workshop to exchange knowledge on vehicle safety. The Netherlands also participates in international fora on vehicle safety and regulation to improve road safety. The Netherlands further have experience with developing safe infrastructure and policies for active mobility. The Minister highlighted the Dutch Cycling Embassy that is promoting safe active mobility worldwide and a recent initiative with

Belgium and Luxembourg called ACTIVE. The aim is to train 10,000 experts over the next 10 years, with a specific focus on low and middle-income countries to promote cycling policies and active mobility worldwide.

13. Lastly, the moderator introduced Mr. Jonas Bjelvenstam, Director-General of the Swedish Transport Agency, to share Sweden's leadership on vision zero and how we can align traditional models and projects into a global framework. Mr. Bjelvenstam started by emphasizing the importance of road safety in Sweden. In 1997, the Swedish Parliament decided that vision zero should be the foundation for Sweden's work related to road safety. Mr. Bjelvenstam highlighted the importance of access to data and statistics to provide us with tools to develop road safety. Sweden has developed a platform that includes data on fatalities and injuries related to road traffic accidents, which makes it possible to prioritize and implement fact-based measures and see the effects of such measures. Mr. Bjelvenstam emphasized the importance of knowledge sharing as an essential point to improve road safety and noted that Sweden is running the Vision Zero Academy as part of Sweden's efforts to share knowledge about vision zero. He also highlighted the initiative 'Road Safety Experts without Borders' by the UN Road Safety Fund and the importance of collaborating with the private sector and NGOs.

IV. Closing remarks

14. Ms. Doherty closed the session by thanking the panellists for their participation and for sharing their experience and good practices and for emphasizing the importance of resources and education to the public. Ms. Doherty closed the panel by summarizing the key takeaways and emphasized the need for global partnerships, cooperation and collaboration, as well as the importance of good data and science-based regulations.

Приложение III

Доклад о совещании глав делегаций стран — участниц Специальной программы для экономик Центральной Азии

1. На своем саммите 24 ноября 2024 года в Баку (Азербайджан) президенты государств — участников Специальной программы Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии (СПЕКА) утвердили Дорожную карту СПЕКА для цифровизации мультимодального обмена данными и документами по Транскаспийскому транспортному коридору с использованием правовых инструментов и стандартов Организации Объединенных Наций. Свой вклад в разработку Дорожной карты внесла и Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

2. Восемьдесят шестая ежегодная сессия КВТ позволила продвинуться в обсуждении реализации Дорожной карты. Таджикистан, Председатель СПЕКА в 2024 году, предложил главам делегаций государств — членов СПЕКА принять участие в совещании, посвященном реализации Дорожной карты, в рамках восьмидесяти шестой сессии КВТ 21 февраля 2024 года в Женеве. Работой совещания от имени Председателя СПЕКА руководила г-жа Шоиста Саидмуродзода, заместитель министра транспорта Таджикистана. На совещании также присутствовал представитель Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

3. Заместитель Исполнительного секретаря ЕЭК ООН г-н Дмитрий Марьясин открыл заседание, поблагодарил Азербайджан за то, что в 2023 году он вывел СПЕКА на новый уровень, и выразил уверенность, что Таджикистан также будет играть лидирующую роль в развитии СПЕКА в 2024 году. Он подчеркнул три момента:

- странам необходимо обсудить увязку цифровизации коридора с существующими соглашениями;
- увязать работу над коридорами в рамках СПЕКА с другими платформами, такими как «Глобальные ворота» ЕС;
- задействовать значительные ресурсы и осуществить проекты по наращиванию потенциала. Государствам СПЕКА следует как можно скорее предоставить свои окончательные комментарии по кругу ведения Фонда СПЕКА.

4. Г-жа Ажар Джаймурзина, начальник секции в транспортном департаменте ЭСКАТО, отметила, что ЭСКАТО вовлечена в работу по цифровизации транспорта. Субрегиональное сотрудничество и сотрудничество с ЕЭК ООН позволяют устанавливать связи между различными регионами мира, в том числе в области цифровизации транспорта.

5. Г-н Ненад Николич, региональный советник Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН, рассказал о работе по подключению государств — членов СПЕКА к международной системе eTIR и о Группе экспертов по введению в действие eSMR, сообщил участникам заседания об изменениях в едином железнодорожном праве, обратил их внимание на преимущества дальнейшего участия государств — членов СПЕКА в деятельности Рабочей группы СПЕКА по транспорту и представил участникам заседания задачи Координационного комитета по Транскаспийскому коридору и коридору Алматы — Тегеран — Стамбул.

6. Г-н Марио Апостолов, региональный советник Отдела экономического развития и торговли ЕЭК ООН, рассказал о работе по применению пакета стандартов Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) для цифровизации мультимодального обмена данными и документами по Транскаспийскому коридору и о пилотном проекте с Межправительственной комиссией по транспортному коридору Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА) по цифровизации накладной Единых правовых

предписаний к договору о международной железнодорожной перевозке грузов/Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (ЦИМ/СМГС) в соответствии со стандартами СЕФАКТ ООН. Он обратил внимание участников заседания на проблему разрозненности усилий по цифровизации в цепочке поставок и на необходимость решения, позволяющего создать непрерывную мультимодальную информационную цепочку на основе стандартов ООН, которая обеспечит совместимость видов транспорта, документов, правовых режимов и секторов, задействованных в цепочке поставок.

7. После вступительных слов был проведен обмен мнениями глав делегаций стран — участниц СПЕКА.

8. Г-жа Шоиста Саидмуродзода, заместитель министра транспорта Таджикистана, сделала акцент на приоритетности развития торгово-экономического сотрудничества между странами региона СПЕКА и необходимости активного наращивания потенциала государственного и частного секторов для реализации Дорожной карты. Она подчеркнула, что правительство Таджикистана утвердило Государственную целевую программу развития транспортного комплекса (НЦПРТК) на 2011–2025 годы, нацеленную на превращение республики в страну транзита при минимизации негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье людей. Эта программа станет основой для поощрения устойчивой торговли, экономического роста и устойчивого развития мультимодальных перевозок и транзита между странами Центральной Азии. Далее г-жа Саидмуродзода рассказала об усилиях Таджикистана по цифровизации транспортной системы страны и подчеркнула, что страны Европы и Центральной Азии могут использовать трансграничные электронные логистические платформы для безбумажного обмена информацией и повышения эффективности на контрольно-пропускных пунктах за счет внедрения автоматизированных систем оплаты. Заместитель министра подчеркнула, что Таджикистан заинтересован в использовании на транспорте чистой энергии и планирует достичь нулевого уровня выбросов CO₂ к 2037 году. Для развития транспортного сообщения между странами Центральной Азии и Европы Таджикистан также призвал международные финансовые учреждения и партнеров по развитию инвестировать в:

- создание интегрированных информационно-логистических и транспортно-логистических центров в странах Центральной Азии и Европы;
- создание транспортно-логистических центров на территории Республики Таджикистан;
- создание интегрированных инфраструктур для обслуживания и ремонта экологически чистых видов транспортных средств;
- упрощение процесса наземных перевозок и транзита наземного транспорта; а также
- внедрение и использование инновационных технологий, в том числе в цифровизацию процесса наземных перевозок.

9. Г-н Бахтияр Мамедов, заместитель главы администрации Министерства цифрового развития и транспорта Азербайджанской Республики, отметил, что за цифровизацию транспортных цепочек отвечают многие ведомства и что для координации национальных ведомств и коммерческих организаций требуется межправительственное сотрудничество. Г-н Галиб Исрафилов, посол, постоянный представитель Азербайджана при Отделении ООН в Женеве, указал на необходимость сосредоточиться на практическом применении элементов Дорожной карты и предложил ЕЭК ООН обозначить действия, которые необходимо предпринять на политическом уровне.

10. Г-н Алтай Али, председатель Комитета автомобильного транспорта и транспортного контроля Республики Казахстан, отметил, что Казахстан является участником 11 многосторонних конвенций. Г-н Али подчеркнул, что в качестве Председателя Рабочей группы СПЕКА по транспорту, транзиту и устойчивой связанности Казахстан готов принимать активное участие в реализации Дорожной карты и надеется на конструктивное взаимодействие со всеми заинтересованными

сторонами. Он упомянул о том, что Казахстан работает над цифровизацией обмена бланками двусторонних разрешений на въезд и выезд и заключил межправительственные соглашения об автомобильных перевозках с 42 странами Европы и Азии. При взаимодействии со странами-партнерами в рамках автомобильных перевозок почти всегда используются бланки разрешений: ежегодно на паритетной основе происходит обмен 250 тысячами бланков, что создает дополнительную бюрократическую и экологическую нагрузку. Г-н Али подчеркнул, что в этой связи одним из направлений сотрудничества в рамках реализации Дорожной карты могло бы стать рассмотрение вопросов, связанных с переходом на электронный формат бланков.

11. Г-н Айдарбек Самыкбаев, заведующий отделом таможенной политики Министерства экономики и коммерции Кыргызской Республики, подчеркнул, что Кыргызская Республика придает большое значение развитию транспортного коридора Восток — Запад, в том числе Транскаспийского транспортного коридора. Он отметил, что в рамках упрощения процедур торговли Кыргызская Республика принимает меры по цифровизации таможенных процессов и упрощению административных процедур на границах в целях сокращения времени, затрачиваемого на перевозку, и развития транзитного потенциала страны. В настоящее время реализуется пилотный проект по использованию eTIR на пункте пересечения границы с Республикой Узбекистан. Г-н Самыкбаев подчеркнул, что в рамках цифровизации осуществляется внедрение системы управления электронной очередью — проекта «Электронная система управления потоком грузовых автомобилей на пунктах пересечения границ (экспорт)» — «Электронная очередь», который определен в Концепции развития таможенной службы Кыргызской Республики на 2022–2024 годы как один из стратегических приоритетов. Для реализации Дорожной карты Кыргызская Республика предложила:

- организовать рабочие совещания ЕЭК ООН по наращиванию потенциала с более активным привлечением представителей экономических ведомств и таможенных управлений стран региона СПЕКА; а также
- разработать поэтапный план действий, направленный на реализацию приоритетных мероприятий Дорожной карты для цифровизации мультимодального обмена данными и документами на Транскаспийском транспортном коридоре, включая применение стандартов СЕФАКТ ООН.

В заключение посол Кыргызской Республики высказался в поддержку предложения посла Азербайджана сконцентрировать усилия стран на практическом применении Дорожной карты и получить поддержку ЕЭК ООН в области цифровизации.

12. Г-н Аннадурды Косаев, председатель туркменского Агентства «Туркмендениздеряёллары», сообщил о всесторонней государственной поддержке реализации Дорожной карты. Он отметил, что в Туркменистане утверждены и последовательно реализуются «Концепция развития цифровой экономики в Туркменистане на 2019–2025 годы» и «Государственная программа развития цифровой экономики в Туркменистане на 2021–2025 годы». Эти документы предусматривают совершенствование цифрового образования и здравоохранения, подготовку кадров, а также поэтапное размещение цифровых сервисов на едином портале государственных услуг. Г-н Косаев отдельно отметил соглашение между каспийскими портами об обмене информацией и внедрении системы управления терминалами (TOS-системы) для электронного обмена данными. Он подчеркнул, что в 2018 году было подписано соглашение об автоматизированном обмене данными между Международным морским портом Туркменбаши и Бакинским портом. Введена электронная система приемки товаров, ведется работа по присоединению к Конвенции по облегчению международного морского судоходства (Конвенция ФАЛ). Г-н Косаев предложил провести в марте 2024 года рабочую встречу на уровне экспертов в целях выявления наиболее проблемных аспектов и пробелов в синхронизации действий вовлеченных сторон, а также определения практических шагов по реализации элементов Дорожной карты, увязки со СПЕКА, «Глобальными воротами» ЕС, программой Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества

(ЦАРЭС) и потребностями и приоритетами стран, а также изучения опыта и практики стран ЕС и Китая.

13. Г-н Аскар Мирсаидов, исполняющий обязанности постоянного представителя Республики Узбекистан при Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве, предложил привлечь к работе над реализацией Дорожной карты Административную группу eTIR Глобального форума ЕЭК ООН по таможенным вопросам, связанным с транспортом, включая облегчение пересечения границ (WP.30). Кроме того, он проинформировал участников заседания об 11-м Азиатско-Тихоокеанском форуме по упрощению процедур торговли, который пройдет 1–5 апреля 2024 года в Самарканде, где ЕЭК ООН организовала мероприятие, посвященное реализации Дорожной карты и внедрению стандартов СЕФАКТ ООН для цифровизации обмена мультимодальными данными и документами.

14. Азербайджан и Таджикистан предложили привлечь к работе по реализации Дорожной карты частный сектор. Было отмечено, что данные, подлежащие обмену, поступают от торговых операторов и что необходимо также задействовать таможенные органы и органы, осуществляющие контроль грузов при пересечении государственных границ.

15. Был сделан вывод о том, что после утверждения Дорожной карты необходимо подготовить предложение ЕЭК ООН, план действий и график реализации. Было отмечено, что представители стран-участниц готовы содействовать ее реализации на политическом уровне и что при всей целесообразности проведения запланированных мероприятий по наращиванию потенциала следует организовывать и регулярные встречи, посвященные конкретным вопросам, с участием экспертов и политиков. Был также сделан акцент на важности привлечения частного сектора к реализации Дорожной карты.

Annex IV

[English only]

Report of the Side Event Roundtable on "Towards Sustainable Transportation: Best Practices, Challenges and Solutions"**I. Introduction**

1. The side event roundtable took place at the Palais des Nations in Geneva on 22 February 2024 from 13:15 to 14:30 in the margins of the eighty-sixth annual session of the Inland Transport Committee (ITC). It was jointly organized by the Permanent Mission of Turkmenistan to the United Nations Office at Geneva and the United Nations Economic Commission for Europe (ECE). The side event discussed the role of transport in sustainable development and provided a forum for the exchange of knowledge, experiences and best practices on making transport more sustainable.

II. Opening

2. H.E. Mr. Vepa Hajiyeu, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary and Permanent Representative of Turkmenistan, who moderated the event, opened the roundtable by thanking ECE and welcoming the panellists. The Ambassador noted that the transport sector is a backbone element of the economy of all states. Without its improvement, modernization and the introduction of advanced technologies, progressive economic growth, improvement of people's welfare and the implementation of the Sustainable Development Goals will be difficult to achieve. The Ambassador highlighted the importance of coordinated and responsible approaches to the strategy of global transport development on the basis of equality, mutual respect, multilateral benefit, consideration and balance of interests. He emphasized Turkmenistan's commitment to international cooperation in the transport sector and highlighted the adoption by the General Assembly of six transport resolutions initiated by Turkmenistan, the most recent being the UN Resolution on World Sustainable Transport Day (A/RES/77/286). The Ambassador concluded by inviting panellists to share interesting proposals, useful ideas and assessments on sustainable transport.

3. H.E. Mr. Dmitry Mariyasin, Deputy Executive Secretary of ECE, joined H.E. Ambassador Hajiyeu in welcoming the panellists and participants to the side event. He emphasized the vital role transport plays in our everyday lives and that, over the past decades, the passenger and goods transport has constantly and exponentially increased. With transport accounting for about a fifth of global energy-related CO₂ emissions, and inland transport alone accounting for 72 per cent of global transport greenhouse gas emissions in 2019, we are at a pivotal moment to take action towards decarbonization of transport by 2050. The Deputy Executive Secretary highlighted the results of COP 28 and the crucial role of ITC in supporting sustainable transport. Finally, he emphasized the need for collaboration of all stakeholders to achieve sustainable, resilient, safe, affordable, and accessible transport systems.

III. Panel Discussion

4. The panel discussion was moderated by H.E. Mr. Vepa Hajiyeu.
5. Statements were made by:
 - H.E. Mr. Annadurdy Kosayev, Chairman of the Agency "Türkmendeňizderýaýollary"
 - H.E. Mr. Daryoush Amani, Deputy Minister of Transport of the Islamic Republic of Iran, President of the Road Maintenance and Transportation Organization (RMTO)

- H.E. Ms. Shoista Saidmurodzoda, Deputy Minister of Transport of Tajikistan
- Mr. Umberto De Pretto, Secretary General of the International Road Transport Union (IRU)
- Mr. Yuwei Li, Director of the Sustainable Transport Division, ECE
- H.E. Mrs. Lotte Knudsen, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary, Head of the EU Delegation to UNOG

6. H.E. Mr. Annadurdy Kosayev emphasized the vital role of sustainable transport systems in fostering environmental, social, and economic sustainability within the communities they serve. He stressed that it is crucial to weigh the benefits of increased mobility against the social, economic, and environmental costs associated with transportation systems. The Chairman highlighted Turkmenistan's engagement at the forefront of promoting sustainable transport on the global stage and the resulting six UN General Assembly Resolutions on sustainable transport. He emphasized that, given Turkmenistan's geographical position, the country plays a pivotal role in creating and developing vital East-West and North-South corridors. Turkmenistan hosts the largest seaport in the Caspian region, which further enhances its significance in international trade and connectivity. Mr. Kosayev ended by highlighting Turkmenistan's vision of enhanced collaboration with European organizations in the maritime transport sector, enhancing its global reach and impact for decarbonization.

7. H.E. Mr. Daryoush Amani expressed his gratitude to Turkmenistan for organizing the event and underscored the key role Turkmenistan plays for Iran's cooperation with neighbouring countries in transport partnerships as its gateway to Central Asia. The Deputy Minister emphasized Iran's efforts towards successful, prosperous, and promising future for sustainable transport by highlighting the Joint-venture project with India. A video was shown of Chabahar Port, a symbol of collaboration between India and Iran for mutual prosperity along with Central Asian countries. In 2016, India, Iran and Afghanistan joined hands to create an international transit corridor, giving rise to Chabahar Port which manages 8.5 million tons of goods annually. The video concluded by highlighting Iran's determination towards connected transport systems in collaboration with neighbouring countries, particularly with India.

8. H.E. Ms. Shoista Saidmurodzoda, Deputy Minister of Transport of Tajikistan, highlighted the importance of adaptation measures to effectively counter the negative consequences of climate change and emphasized the importance of interregional cooperation in the transport and logistics sector. The Deputy Minister noted that Tajikistan highly appreciates Turkmenistan's initiatives such as the "Sustainable Transport Corridors" project and highlighted that Tajikistan aims to leverage its transit potential given its geographical location within the framework of international programs for regional economic cooperation. Tajikistan has been paying great attention to the development of multimodal transport corridors connecting the countries of the region with Europe and access to seaports in collaboration with Turkmenistan, Iran, Türkiye and Europe. The Deputy Minister invited development partners and international financial institutions to consider the possibility of financing a project related to the transport and logistics industry and concluded her speech by emphasizing Tajikistan's determination to create synergy for the trans-European transport network and contribute to effective movement of people and mobility across borders.

9. H.E. Mr. De Pretto opened his remarks by highlighting the need for drivers to be trained for both eco-friendly and safe driving practices. He emphasized that 85 per cent of accidents are caused by human error, not by road infrastructure, making driver training essential for safe road transport. Mr. De Pretto emphasized that the digitalization of border processes requires collaboration across all agencies to share data effectively. He noted that UN instruments can expedite border processes by significantly reducing delays. Mr. De Pretto concluded by noting the importance of considering UN instruments and collaborate with ITC, including on the implementation of the new ITC Strategy on Reducing Greenhouse Gas Emissions from Inland Transport.

10. Mr. Yuwei Li expressed gratitude to the government of Turkmenistan for organizing a significant high-level event in the context of the ITC. He acknowledged Turkmenistan's

leadership on a global level, citing Turkmenistan's sponsorship of several UN General Assembly resolutions on transport, including inter-modal transport. Director Li noted that addressing the definition of sustainable transport contains three dimensions: Economic, social, and environmental. Economically, transport should offer efficient, convenient, and affordable services, including infrastructure. Challenges include city congestion leading to inefficiency and high transport costs, as well as long truck lines at borders causing delays. Environmentally, vehicle pollution and CO₂ emissions impact climate change. Socially, over 1.5 million road deaths annually highlight the sector's responsibility for road safety. Integrating all three aspects of sustainable transition in the transport sector, ECE has taken a holistic approach for decarbonization of the transport sector.

11. H.E. Mrs. Lotte Knudsen emphasized that there is still a lot to be done on the development of transport infrastructure. The EU delegation to the United Nations Office of Geneva is eager to enhance the corridors between Europe and Asia to facilitate more sustainable modes. The Ambassador noted the geopolitical situation and underlined the need to accelerate the process of diversification of transport corridors. She noted that there has already been a massive increase in the volume in recent years, but that there is a lot more potential. The Ambassador highlighted the EU proposal of a network of trans-Caspian connection that will connect central Asian countries better with Europe and shared information on a big global gateway investors' forum for central Asian transport connectivity, which identified a number of concrete projects with stakeholders and international financial institutions. Finally, the Ambassador highlighted the importance of the new ITC Strategy for decarbonizing inland transport.

IV. Closing Remarks

12. Ambassador Hajiyevev closed the event by expressing his gratitude to all the panellists for their enriching contributions to the side event.

Annex V

[English only]

Statements delivered during the eighty-sixth Annual Session of the Inland Transport Committee for inclusion in the ITC report**I. Agenda item 2****A. Statement by Belgium**

The Ambassador and Permanent Representative of Belgium, Mr. Marc Pecsteen de Buytsverwe, made a scheduled intervention following panel I during the high-level segment:

“Madam Chair, Madam Executive Secretary,

I am delivering this statement on behalf of Ukraine, the European Union and its Member States, the United States of America, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, the Republic of Moldova, Georgia, Montenegro, Albania, North Macedonia and Norway.

We recognize the urgency and importance of taking action on climate change and the destabilizing effect of global warming to natural systems and decarbonization of inland transport must be one of the element of such action.

At the same time, in a few days, on 24th February we will mark two years since Russia launched its full-scale invasion of Ukraine.

It is important to remind that the United Nations Economic Commission for Europe adopted during its latest biennial meeting on 18-19 April 2023 Resolution ECE/2023/L.1/Rev.1 regarding the Economic and Social Effects of Russia’s Aggression Against Ukraine.

In the face of continued Russian attacks against Ukraine’s civil and critical infrastructure, it is important to recognize their effect also in the area of transport, be it by road, rail or ships. These are precisely the topics that the Inland Transport Committee is supposed to discuss this week.

Therefore, we reiterate our resolute condemnation of Russia’s war of aggression against Ukraine, which constitutes a manifest violation of the UN Charter, and reaffirm our unwavering support for Ukraine’s independence, sovereignty and territorial integrity within its internationally recognised borders and its inherent right of self-defence against the Russian aggression.

We demand the Russian Federation immediately, completely and unconditionally withdraw all of its military forces from the territory of Ukraine within its internationally recognised borders.

We stand united in the face of Russian aggression. We are steadfast in our unwavering support for Ukraine and its people to succeed. And we will do everything we can to ensure that happens.

I thank you.”

B. Statement by the Russian Federation

The Russian Federation responded to the statements made in the keynote speech of the Secretary of Transportation of the United States of America, Mr. Pete Buttigieg, as well as the Ambassador of Belgium: “Good morning distinguished colleagues, Chairman. The Russian Federation is compelled to use its right to reply in connection with the statement made by the representative of the United States and also the representative of Belgium on behalf of a group of countries. We regret that these countries used the Forum of a sectoral meeting of the UN to politicize these discussions. Such actions undermine the constructive

and professional dialogue we should have on questions under consideration, and these are aimed at creating a confrontational atmosphere and pursuing geopolitical goals, which have nothing to do with our deeply professional forum. We reject the statements that were made, and we recall that the resolution made by Belgium was adopted by a vote contrary to the Rules of Procedure and Terms of Reference of the Commission. To go into arguments about the situation in Ukraine is something we will not do. This issue is not on the agenda of today's event. It is discussed in other fora, including the UN Security Council where there have been explanations provided on multiple occasions. The Russian Federation once again urges everyone to respect the mandate of our forum and to refrain from the politicization of its work and from undermining its work. We will not come back to this topic and in order to try and rebuild bridges in our professional discussions, I would like to say that this morning we have been discussing very important issues, issues which require careful attention, and which have long term implications. In the conditions of the sanctions carried out by certain countries and in the conditions of the disrupted supply chains and the closure of air space, to talk of achieving carbon neutrality in the foreseeable future is extremely ambitious and daring. The very complicated roots for passenger transport and for the transport of cargo are leading to a significant increase in emissions and the pollution of our atmosphere and bans and the lack of equal access to low carbon technologies are leading us backwards and it is undermining the motto of leaving nobody behind. We are having to use old technologies which are also having a negative impact on the environment. The work we have done to decarbonize the economy should take into account the interests and possibilities of all countries, of all parties, and it should also ensure a non-discriminatory approach to new, smart transport solutions. I thank you for your attention.”

C. Statement by Israel

The representative of Israel responded to the speech by Lebanon's Minister, Mr. Ali Hamie: “This forum is gathered here today to discuss vital issues of decarbonization of inland transport, not to suffer attacks of a delegate representing a state controlled by a terror organization seeking to destabilize the whole middle East. A state that uses its transport abilities to transfer bombs and weapons. Since October 7, Hezbollah has fired thousands of rockets at civilians in Northern Israel, causing displacement and large-scale destruction. The state of Israel will continue to respond to the security threats on its borders and take full actions to ensure the safety of its people. In the meantime, Israel would like to suggest that Lebanon takes actions to free itself from the terrorist grip which is causing its economy to spiral out of control and damage the lives of its people instead of acting as a mouthpiece of a terror regime and its state's backers.”

D. Statement by Lebanon

“I would like to thank the ECE for its invitation. My presentation was about the road safety and the road infrastructure in Lebanon. But since we've heard a political statement, for us, Lebanon is a sovereign country within its territory, over ten thousand square kilometres. Israel is an enemy that occupied Lebanon and still occupies land within Lebanon and, as such, the Lebanese government and the Lebanese army and the Lebanese population are defending Lebanon and defending every centimetre of Lebanon. Lebanon is a sovereign state. And as such, Lebanon is a key player in the Middle East, and I just meant to clarify our stance vis-à-vis what has been said by someone. Thank you.”

II. Agenda item 6

A. Statement by Belarus

The delegation of Belarus informed the Committee about the governmental efforts towards road safety. It stressed that over the past fifteen years, there has been a steady decline in road accident rates in Belarus. During that time, the number of deaths as a result of road accidents

has decreased by more than three times. Back in 2018, the government developed and approved the respective package of measures “Good Road” on the basis of the global concept “Vision Zero”. To support the efficient implementation of the “Good Road” the annual action plans are being developed and the traffic safety commissions are established at the local (regional) level. Multisectoral expert groups have been also established to analyse specific road accidents with a view to prevent their causes. The Government of Belarus is constantly working on road safety legislation improvement and law enforcement. The Government’s measures have indicated positive changes in the road accident rate structure in Belarus.

III. Agenda item 9

A. Statement by the Russian Federation

The representative of the delegation of the Russian Federation made the following statement regarding the election of officers and other members of the Bureau: “Thank you Madam Chair for giving me the floor. Regarding item 9 of the agenda on the election of the Bureau, I would like to make the following comment: Unfortunately we note that the list presented today cannot be recognized as sufficiently inclusive as it does not reflect all subregions of the pan-European region. This is due in part to the lack of a constructive position from the part of some of the members of the UNECE and the decisions which were not lawful as they went through a vote in violation of the Terms of Reference and the Rules of Procedure of the Commission. Practice has shown that this merely leads to a reduction in the effectiveness of the work and in fact complicates the tasks of the Committee. In line with rule 18(a) and 18(b) of the Rules of Procedure of the ITC, its Bureau must ensure effective and transparent work. In order to prepare the session ahead, it must consult with all members, and it must also achieve an agreement on decisions and recommendations. In this connection, we expect of the Bureau that it works in the interest of all member States of the ITC and furthermore that it provides professional and non-politicized activities for the Committee. In this context we would ask the secretariat to reflect this position in the report of the session. And we would also like to thank the acting Chair for the constructive and productive work. Thank you.”

B. Statement by Belarus

The delegation of Belarus shared the concerns of the Russian Federation regarding the list of candidates for the Bureau for the next two years. It referred to the *Guidelines on procedures and practices for ECE bodies* and in particular of their paragraph 8 and regretted that the list of candidates for the Bureau did not ensure a wide geographical representation of the member States of the region.

IV. Agenda item 10(g)

A. Statement by the Russian Federation

“Good morning, colleagues. First and foremost I would like to thank Ms. de Wit for a very detailed appropriate report on the main activities and trends and economic forecast for the transport sector. It’s not just a think tank but it’s also a group that has been for practically 2 decades determining the priorities and the development of international transport corridors or as the ITC says the Eurasian transport links and it is precisely on the corridors that I would like to draw your attention. In fact rather on the creation of a coordinating Committee for managing their activities. We know very well that we have the European Union, TRISECA, the Trans-Caspian Corridors, we have ESCAP and the OSJD involved. So we can see from that that these mechanisms are very effective and active in order to create the appropriate conditions for all players, for persons and companies involved in the transport sector. And so I would like to thank the secretariat of the ITC, of the UNECE and the Chair of the Group for the decision adopted in 2023 at the Working Party on Transport Trends and Economics. Like we do for the TMTM, we could create a coordinating Committee. There is one for the

Tbilisi-Baku-Kars corridor and there is another corridor that basically which also coincides with the trans-Asiatic rail of the ESCAP and the OSJD these are the key organizations which are involved in the development of that particular transport corridor and that is an issue of great importance for us. I would also like to say that the mechanisms that the ITC has developed are methodologies which allow us to operate in real time and determine what bottle necks we can identify and overcome and remove them. So colleagues, with respect to the proposal made by the Russian Federation at WP.5, we would like this to be reflected in the report of the ITC meeting of this session. It is very important for us, not just for us, because the priority indeed given the increasing volumes of transcontinental transport and the management of cargo flows in connection with the green priorities is a matter of the greatest importance. Thank you.”

B. Statement by Belarus

“Thank you, Madam Chair, for giving me the floor. Belarus would like to support the initiative of the Russian Federation to establish a working group to manage rail corridor OSJD number 1. This is a very appropriate decision. It is necessary very frequently to take quick decisions to resolve various issues and this could specifically become the appropriate platform to address any problems. It would also probably be advisable to establish it for addressing questions relating to development so all together here we should be working on the development of these corridors. Thank you.”

C. Statement by Armenia

“We thank the Chair of the Working Party on Transport Trends and Economics for the presentation of the analytical work carried out by WP.5 in 2023. We took note of the information provided verbatim as well as in the brief overview of activities per cluster contained in the note of the secretariat in the document ECE/TRANS/2024/20 which is certainly of a general nature and not a detailed update. Given the above, Armenia would like to ask to streamline the text to make it more relevant to the information provided to us. For the sake of transparency and true reflection of the facts, we suggest to change the para as follows, which is even on a more positive note as it puts the emphasis on efforts aimed at enhancing the interoperability and facilitation and I will read our proposal: “Considered the information provided by the Working Party on Transport Trends and Economics as per its various clusters of work, including the one on operationalization of existing transport links and encouraged the countries involved to continue their coordination efforts aimed at enhancing the interoperability and facilitation of border crossings enabling fast and seamless transit of goods, and requested that a further progress report be provided at its next session.” Thank you.”

D. Statement by Poland

“Good morning. Regarding the Russian proposal at point 45bis, we would like to mention that in the opinion of Poland currently the situation in the region of Eurasia is not in favour of discussing the development of OSDJ Corridor number 1, therefore we propose to change the word “welcomed” to phrase “took note of”. And we would like to emphasize that at the current stage, Poland will not participate in the discussion about the development of this corridor and establishing its coordination bodies. Thank you.”

E. Statement by the Russian Federation

“Thank you, Madam Chair, for giving us the floor. We can agree with Poland with respect to writing and “took note of” but not on OSDJ corridor number 1. There is a partial overlap, but there is a branching out of the OSDJ corridor which isn’t the same as that of the EATL number 1, so I just want to make sure that we are clear about these distinctions. And in my own brief statement earlier I forgot to say that certainly that coordinating council which will be established I hope for EATL number 1 should certainly include structures such as the

OSDJ, the Economic Commission for the Asia Pacific Region and ESCAP because this is an area that the Working Party on Transport Trends and Economics is looking at. Thank you.”

V. Agenda item 10(l)

A. Statement by Belarus

Belarus stated that the provisions of the Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) are fully applied to the international carriage of dangerous goods through the territory of Belarus, the national legislation is harmonized with ADR. Inspections and tests of vehicles are being conducted, relevant personnel are being trained, documents of international standard are being issued in due course. The accession of Belarus to the 1993 Protocol to ADR is under consideration.

VI. Agenda item 10(q)

A. Statement by the Russian Federation

“Dear Madam Chair, currently, the Russian Federation is facing difficulties related to the implementation of the AETR Agreement. The provisions of this agreement provide for the delivery by the Joint Research Center (JRC) of services to contracting countries for the certification of national keys and the assessment of equipment for interoperability. However, despite the signed Memorandum, JRC does not fulfil its obligations. At the regular session of the Group of Experts on AETR held on 19 February, the representative of the European Union did not mention the reasons for JRC ignoring our request for certification of national keys. Also, representatives of the JRC did not give any response. Unfortunately, the AETR Agreement does not work without appropriate technological services. As a result, we are a hostage of the JRC, and we cannot fully ensure the control of the work and rest regime of drivers, which ultimately poses a threat to road safety. We call on the parties to the administrative agreement (UNECE, European Commission services, JRC) to deal with the current situation and fulfil their obligations. We propose that the decisions of the ITC include information from the Russian Federation on the inaction of the JRC, and a call for the need for strict implementation of the provisions of the Memorandum concerning the work of the Joint Research Center in such a way as to ensure its coverage of all Contracting Parties to the AETR on a non-discriminatory basis.”

B. Statement by Belarus

Belarus expressed its serious concerns about the inaction of the Joint Research Centre and its failure to fulfil the commitments under the respective MoU between UNECE and European Commission Services to Belarus as the AETR contracting party and as the UNECE member State. Belarus regretted that its requests to the JRC were ignored, and expressed its hope that they would receive positive consideration. Belarus stressed the importance of strict implementation of the MOU provisions in respect to all AETR contracting parties on an equal basis. Belarus also reminded the Committee of the arbitrary decision of the Bureau of the Group of Experts on AETR, which contradicted the UNECE rules and UN practice, about the cancellation of the 32nd session of the Group of Experts on AETR scheduled for June 2023.

C. Statement by the European Union

“Thank you very much, Miss Chair and good afternoon to all. From the European Union, in particular the European Commission, perspective, we would like to react to the indication that has been given by two delegations in particular and we would like to state that we reject the remarks that have been done regarding the ongoing implementation of the AETR. Indeed,

as we have heard at the end of this morning on the report of the Group, we are glad that a solution was found to sign the administrative arrangement and therefore to resume the services to non-EU countries that are parties to the convention. The Commission Services have already clarified in the Expert Group meeting on Monday, that they are analysing the current requests from Russia and Belarus, so this is an ongoing work. In this respect, we think that the indications given in the text of the decision for 61 is reflected well on the current latest developments. Thank you.”

D. Statement by the European Union

The representative of the EU made the following final statement: “Thank you Madam Chair and I also apologize for continuing the discussion at such a late moment on this specific aspect, but I do appreciate also all the points made and the research of a possible solution into this including the involvement of the secretariat of course. The European Commission services do not recognise the statements made by Belarus and the Russian Federation on this topic over the past 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. An Administrative Arrangement is currently in place and being implemented by the UNECE secretariat and the European Commission services. So I think this is clear. Again, I am a bit sorry that we have to reiterate several times the positions but on that I do not see the possibility of a compromise. So a text on this agenda item would be acceptable only if it refers to the factual state of play on the implementation of the AETR.”

E. Statement by the Russian Federation

The Russian Federation made the following final statement: “Thank you for your patience, Madam Chair. I just have a few comments. We would like to thank you for your patience in the discussion of this issue. We would also like to thank the representative of the delegation of the European Union because now in his last statement he finally stated through the microphone to the whole Committee that the delegation of the EU does not support the principle that we were discussing here, and this is something that we have asked him to do for several hours. We finally heard it. I think all members of the Committee including countries from other regions not just the pan-European region, have heard very well what was said. So I don’t think this needs any further clarification as is said in English its self-explanatory. We are in favour of working on the basis of consensus so if the Committee cannot reach any other decision today, then on our part we are prepared to adopt the wording in paragraph 61c. And one more question, if I may, to the secretariat. Colleagues from the secretariat: If you could reflect the discussion that we have had here just now in the report, including the position expressed by the delegation of the European Union. Thank you.”

VII. Agenda item 12(b)

A. Statement by the Russian Federation

“Thank you, Madam Chair, for giving me the floor. The Russian Federation would like to state that to talk about the political independence of the organization is inappropriate as a minimum and we can say that based on the presentation. Some of the participants were engaged in the adoption of an unlawful decision. Regardless of the fact of the unlawful nature of this decision, states continue to fully pay their contributions. Moreover, the scientific research now underway does not fully reflect the full picture as it does not take into account

the results of all members of the organization and in this connection the Russian Federation once again requests that the decision adopted in 2022 in violation of the present general rules of the Transport Forum be withdrawn.”

B. Statement by Belarus

“Madam Chair thank you for giving us the floor. We would also like to indicate that we align ourselves with the position of the Russian Federation and we would like to emphasize that the International Transport Forum should allow for Belarus and the Russian Federation to participate in all events, not just the virtual ones but the in-person formats as well. As you well understand, during the Covid virus, many meetings took place virtually, but that is not the same as being present physically in person. Thank you.”

Report of the ITC Round Table on "Fostering the digital and green transition for inland transport in support of the Sustainable Development Agenda"

I. Introduction

1. The roundtable was scheduled to take place on 23 February 2024 from 15:00 to 18:00 and was opened by Mr. Dmitry Mariyasin, Deputy Executive Secretary, United Nations Economic Commission for Europe (ECE). It was set up to convene member States and international organization experts along with other interested stakeholders to share best practices in the digital and green transition and discuss areas where further work is necessary in the framework of the activities of the Inland Transport Committee (ITC) and its subsidiary bodies.

2. The Deputy Executive Secretary opened the session by noting the importance of the digital and green transition and its relevance for the work of ECE and ITC. He stressed that, while the technology itself is important, what the technology is used for is even more important. In the transport sector, the digital tools we use need to provide solutions for 1) making transport more accessible, 2) creating better economic opportunities, 3) reducing emissions and 4) improving road safety. The Deputy Executive Secretary closed by emphasizing the importance of strong digital foresight elements as part of the discussion and understanding megatrends and the impact of artificial intelligence on the sector, economies and societies.

II. Panel I: The Digital Transition in Freight Movements

3. Panel I was moderated by Francesco Dionori, Chief of Section, Transport Networks and Logistics, Sustainable Transport Division of ECE. Participants exchanged views on how digitalization has influenced the effectiveness and functioning of the international transport system and how it has contributed to sustainability goals.

4. Presentations were made by:

- Ms. Tatiana Rey-Bellet, Director – TIR and Transit, International Road Transport Union (IRU)
- Mr. Stéphane Graber, Director General, International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA)
- Ms. Valentina Ferraro, Technical Attaché, World Customs Organization (WCO)
- Mr. Romain Hubert, Chief of Section, Transport of Dangerous Goods, ECE
- Mr. Pascal Delisle, EU Delegation to the United Nations and other international organizations in Geneva
- Mr. Mario Apostolov, Regional Adviser, Trade Division, ECE

5. Panellists discussed the potential benefits that the digitalization and electrification of trade documents can bring to the multimodal transport system. For instance, the impact of TIR and eTIR on high congestion and traffic and related emissions was highlighted. According to a study conducted by IRU, refrigerator trucks can save up to 1t kg/CO₂ per truck per journey and significantly reduce travel time. The speaker introduced the Green Compact Roadmap with its five pillars and its impact on the reduction of energy consumption, which can amount to a possible reduction of 28%. It was emphasized that a transition to eTIR can further amplify these benefits, as it can significantly contribute to reducing pre-border crossing and documentation processes.

6. Speakers highlighted that SPECA's digitalization roadmap also takes into account CMR and eCMR, and that WCO has implemented the Green Customs Action Plan around its three main pillars: greening Customs administrations, greening trade and innovation. It was emphasized that, while climate change is a risk factor for supply chains and the transport sector, new opportunities for businesses are also emerging. Speakers shared that initiatives are underway on the electronification of documents related to the transport of dangerous goods, which account for 4-5% of all transported goods. It was further highlighted that the EU Regulation on electronic freight transport information (eFTI) allows operators to use electronic means rather than paper documents, not only for road but also rail.

7. Speakers further highlighted the issue of fragmentation in digitization efforts and underscored the importance of creating synergies, while urging that data should be evaluated cautiously. In their presentations, speakers shared roadmaps for further digitalization in the transport sector and expressed excitement about future results.

8. ECE welcomed the discussions and emphasized that the Committee had just adopted the ITC Strategy on Reducing Greenhouse Gas Emissions from Inland Transport, which touches on many of the issues referred to during the panel.

III. Panel II: Digital and Green Mobility

9. Panel II aimed to draw a close link between the digitalization of the transport sector and its green credentials. Due to extensive negotiations during the ITC session and the resulting time constraints, the panel did not take place.
