

G6092

Стамбул, 5 мая 2019

35^е СОБРАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ BSEC-URTA

TOBB PLAZA
Стамбул-Турция
Вторник, 28 мая 2019, в 14:00ч

СОТРУДНИЧЕСТВО И КООРДИНАЦИЯ С МСАТ

I - СОДЕЙСТВИЕ ТОРГОВЛЕ МЕЖДУ РЕГИОНОМ ЧЭС И ЕГО ТОРГОВЫМИ ПАРТНЕРАМИ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СИСТЕМЫ МДП

а. ОЧЭС и Батумский коридор (Азербайджан-Казахстан-Грузия-Украина)

Таможенные органы из заинтересованных стран и ассоциаций-членов подписали протоколы для начала реализации пилотного проекта eTIR.

Грузия проинформировала, что внедрение сообщений eTIR находится на завершающей стадии и что они хотят активировать транспорт eTIR как можно скорее с Азербайджаном.

Казахстан внедрил сообщения eTIR. В 3 квартале 2019 года начнутся переговоры о начале перевозок eTIR с Азербайджаном.

Азербайджан внедрил сообщения eTIR. В 3 квартале 2019 года начнутся переговоры о начале перевозок eTIR с Грузией.

Украинская таможня начнет внедрение информационных технологий ко 2 кварталу 2019 года.

б. Страны ЧЭС и страны Международного Транспортного коридора Север-Юг (INSTC) – существующий интерес со стороны иранских заинтересованных сторон

Таможенная Служба Ирана и частный сектор уже подтвердили свою заинтересованность присоединиться к Батумскому коридору в рамках цифрового МДП.

Постоянный интерес со стороны держателей книжек МДП Ирана осуществлять перевозки в страны ЧЭС и продолжать изучение Каспийского морского пути.

в. Страны ЧЭС и Ляпис-лазуревый коридор (Афганистан, Туркменистан, Азербайджан, Грузия и Турция).

По данным Торгово-промышленной палаты Афганистана (ACCI), Лазуриновый коридор является самым близким и дешевым способом транзита товаров из Афганистана и стран Азии в Европу. По этому коридору товары из Афганистана будут перемещаться через Туркменистан, через Каспийское море в Азербайджан, затем в Грузию, через Черное море и через Турцию в Средиземное море и Европу.

Афганская дорожно-транспортная компания занимается организацией транспортных операций из Афганистана через Туркменбаши - Каспийское море - Азербайджан (Баку) - Грузию - Турцию. Организация перевозок продолжается, проинформированы таможня и ассоциации всех стран следования. Поскольку экономически невыгодно осуществлять все перевозки афганскими грузовиками, и в то же время многие грузовики возвращаются из Туркменистана в Турцию пустыми, владельцы афганских книжек МДП хотели бы использовать турецких уполномоченных операторов МДП в качестве субподрядчиков из порта Туркменбаши до пункта назначения в Турции. Признание использования субподряда в МДП таможенными органами стран транзита является ключевым элементом.

Поправка к Конвенции МДП, касающаяся введения вопроса о субподряде, будет обсуждена на следующем заседании ЕЭК ООН АС.2. Поддержка таможенных органов ЧЭС имеет решающее значение для его утверждения и внесения в конвенцию МДП.

II - ВИДЕНИЕ МСАТ ПО ДЕКАРБОНИЗИРОВАННОМУ КОММЕРЧЕСКОМУ АВТОТРАНСПОРТУ

Изменение климата влияет на жизнь во всем мире. Повышение температуры вызывает сквозняки, повышение уровня моря угрожает низко расположенным регионам, еще более экстремальные погодные условия приводят к серьезным разрушениям.

Изменение климата не может быть остановлено без обезуглероживания транспорта. Транспорт выделяет около 23% связанного с энергией CO₂, который питает глобальное потепление. Без немедленных действий его доля может достичь 40% к 2030 году. За последние 50 лет выбросы от транспорта росли быстрее, чем в любом другом секторе.

Спрос на транспорт будет продолжать расти в ближайшие десятилетия. В результате выбросы CO₂ от транспортной деятельности не сократятся, но могут возрасти на 60% к 2050 году. А поскольку транспорт зависит от нефти на 92% своей энергии, его особенно трудно декарбонизировать.

Отрасль автомобильного транспорта обязуется взять на себя ответственность и продолжать инвестировать в сокращение своего углеродного следа. Во всем мире на все виды транспорта приходится 23% выбросов CO₂ (IEA, 2015).

Кроме того, ожидается, что спрос на транспортные услуги увеличится на 135% для пассажирских перевозок и на 230% для грузовых перевозок с 2015 по 2050 год (в основном в странах, не входящих в ОЭСР) (ITF, 2017).

Уровень возможного снижения зависит от региона, альтернативных вариантов топлива и финансовых возможностей правительств и операторов.

Тенденции декарбонизации транспорта существенно различаются в зависимости от региона с различными региональными барьерами. Институциональные, правовые и финансовые ограничения являются ключевыми барьерами, сдерживающими инвестиции в инфраструктуру, транспортные средства и топливо. Тем не менее, существует целый ряд лежащих на поверхности мер, которые доступны во всем мире с благоприятными сценариями затрат и выгод. Соответственно, эти меры должны поощряться правительствами. К ним относятся обучение водителей, транспортные средства большой вместимости, улучшения аэродинамики, шины с низким сопротивлением качению, оптимизация нагрузки и маршрутизации, низкоуглеродистое топливо и переход на коллективный транспорт. Улучшение управления движением и инфраструктурой также имеет решающее значение для сокращения выбросов CO₂.

Без обеспечения свободного движения эффективность других мер по обезуглероживанию будет подорвана. Коммерческие операторы автомобильного транспорта заинтересованы в сокращении своего расхода топлива, поскольку это составляет 30% их затрат и, следовательно, выбросов CO₂. Кроме того, геополитическая нестабильность и дефицит

нефти представляют собой серьезную угрозу доступности топлива и стабильности цен и, следовательно, являются дополнительной причиной для инвестиций в поиск альтернативных топливных решений.

Сектор автомобильного транспорта, вероятно, будет выглядеть совсем иначе в 2050 году. Сектор готов сделать все необходимое для достижения прогресса в направлении операций по обезуглероживанию.

Декарбонизация автомобильного транспорта будет опираться на пять ключевых столпов:

- улучшение топливной эффективности благодаря новым технологиям транспортных средств,
- более широкое использование альтернативных видов топлива,
- меры по улучшению логистических операций,
- обучение эко-вождению,
- переход от личного пользования на коллективный транспорт.

Будущая декарбонизация сектора автомобильного транспорта требует целостного подхода с реализацией этих пяти столпов, необходимых для достижения значительного прогресса.

1. Операторы автомобильного транспорта.

МСАТ и его члены полностью привержены сокращению своих выбросов CO₂ и стремлению, насколько это возможно, к низкоуглеродному будущему. Коммерческий сектор автомобильного транспорта берет на себя ответственность за дальнейшую декарбонизацию и примет эту проблему, приняв все необходимые меры для ее достижения.

Сектор обязуется повышать устойчивость автомобильного транспорта путем инвестирования в транспортные средства с топливосберегающими технологиями и ускорением освоения альтернативных и возобновляемых видов топлива и новых концепций трансмиссии, где альтернативные варианты технологически и коммерчески жизнеспособны.

Транспортные операторы также обязуются обеспечить более высокий уровень подготовки эко-водителей и дальнейшего использования помощи водителей и систем ITS, и продолжают оптимизировать эксплуатационные меры.

Поскольку коммерческий автомобильный транспорт является сектором обслуживания, отвечающим спросу, проблема роста потребует лучшего, а не большего количества транспорта.

2. Ключевые участники автомобильного транспорта.

Существует общая ответственность за обезуглероживание между транспортными операторами, производителями, поставщиками автозапчастей, поставщиками топлива и менеджерами инфраструктуры.

МСАТ призывает этих ключевых участников автомобильного транспорта сыграть свою роль в обезуглероживании:

- МСАТ призывает производителей транспортных средств обеспечить, чтобы их продукты были оснащены новейшими инновационными технологиями экономии топлива, а также обеспечить постоянное развитие будущих технологий, позволяющих сократить объемы производства более чем на 15%.
- Поставщики топлива играют важную роль в обеспечении снижения углеродной интенсивности топлива и перехода на возобновляемые источники топлива. Не менее важным для поощрения изменения поведения является создание комплексной сети заправки и переоснащения инфраструктуры. Эти меры должны быть поддержаны путем упрощения законодательства.

- Дальнейшие исследования и разработки в области совершенствования технологий и экономического обоснования новых инновационных решений, таких как транспортные средства на водородных топливных элементах для дальних перевозок.
- Дальнейшее сокращение выбросов CO₂ также будет зависеть от улучшения управления трафиком и инфраструктурой. Такие меры, как «зеленые волны» на светофоре, необходимы для содействия эко-вождению.
- Осведомленность покупателей транспортных услуг также станет стимулом и страховкой для операторов, которые вкладывают средства в сокращение выбросов CO₂.

3. Лица, принимающие решения.

Правительства должны сыграть важную роль в определении будущего политического курса для обеспечения инвестиционной определенности на период до 2050 года. Несмотря на то, что законодательство должно быть амбициозным и направлять сектор, оно не должно быть чрезмерно предписывающим и должно давать отрасли гибкость в определении мер по декарбонизации наилучшим и наиболее экономически эффективным способом.

Политика также должна избегать наложения расходов на транспортных операторов, поскольку это может привести к замедлению обновления парка и снижению возможности инвестирования. Политика модального сдвига может также привести к росту цен на товары и услуги и в конечном итоге нанести ущерб экономике в целом.

МСАТ призывает лиц, принимающих решения, обеспечить благоприятную законодательную и деловую среду для декарбонизации коммерческого автомобильного транспорта:

- Обеспечить стабильность регулирования с четкими и реалистичными сроками сокращения выбросов CO₂, чтобы повысить доверие инвесторов к поставщикам энергии, производителям транспортных средств и операторам.
- Содействовать внедрению технологий экономии топлива на новых транспортных средствах, если они коммерчески жизнеспособны.
- Поощрять реальные бизнес-стимулы для содействия внедрению инновационных транспортных технологий, передового опыта и обучению экологическому вождению.
- Убедиться, что политика декарбонизации основана на фактических оценках воздействия и анализе затрат и выгод с учетом передового опыта.
- Инвестировать в полное развертывание инфраструктуры альтернативных видов топлива - это станет ключевым предшественником освоения транспортных средств с альтернативным топливом.
- Убедиться, что средства от взимания платы с пользователей дорог предназначены для дальнейшей экологизации коммерческого сектора автомобильного транспорта.
- Продвигать использование коллективного автомобильного транспорта, так как это самый быстрый и дешевый способ для общества снизить выбросы углекислого газа от пассажирских перевозок. Коллективному автомобильному транспорту следует предоставить приоритетный статус посредством выделенных автобусных полос, контроля маршрутизации и оптимизации. Интеллектуальное управление светофорами также должно отдавать приоритет коллективному транспорту. Кроме того, следует обеспечить, чтобы ограничения доступа городских транспортных средств не препятствовали использованию коллективного транспорта.

- Обеспечить дополнительную гибкость в законодательстве о весе и размерах, чтобы поощрять использование технологий экономии топлива, а также альтернативных видов топлива и альтернативных систем трансмиссии, которые в противном случае могут снизить грузоподъемность.
- Интегрировать обучение экологическому вождению в законодательные требования к обучению.

Декарбонизация имеет основополагающее значение для коммерческого сектора автомобильного транспорта, и сокращение выбросов CO₂ будет иметь важное значение для ее актуальности, как участника устойчивой транспортной системы будущего.

Устойчивое развитие должно быть основным руководящим принципом сектора с точки зрения экономической жизнеспособности, социальной приемлемости и экологической ответственности.

Глубокая декарбонизация также потребует серьезных технологических разработок для разработки завтрашних решений, межотраслевой приверженности и поддержки со стороны лиц, принимающих решения, чтобы позволить промышленности обезуглероживать наиболее экономически эффективным способом.

III - НЕХВАТКА ВОДИТЕЛЕЙ - РЕКОМЕНДАЦИИ И ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

ПРЕДПОСЫЛКИ

6 ноября 2018 года Генеральная ассамблея МСАТ единогласно приняла «Дорожную карту нехватки водителей МСАТ» с целью решения одной из наиболее острых проблем, с которыми сталкивается в настоящее время отрасль автомобильного транспорта, - нехватка водителей.

«Дорожная карта нехватки водителей МСАТ» стала результатом работы специальной целевой группы МСАТ по нехватке водителей, которая была создана по решению Комитета по связям с грузоперевозками (CLTM) ЕС и Совета по пассажирскому транспорту (СТР) 1 марта 2018 года. Совещания, проведенные 3 мая 2018 года, Совет МСАТ по грузовым и пассажирским перевозкам (СТМ и СТР) соответственно расширили сферу деятельности Целевой группы, включив в нее экспертов из ассоциаций-членов МСАТ по всему миру.

ДОРОЖНАЯ КАРТА МСАТ ПО НЕХВАТКЕ ВОДИТЕЛЕЙ

Дорожная Карта МСАТ по нехватке водителей содержит:

- Концепция, признающая серьезность проблемы, подчеркивающая ключевую роль профессиональных водителей и нацеленная на работу вместе, чтобы сделать автотранспортную отрасль прекрасным местом для работы для всех;
- Список краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных действий;
- Набор предложений о том, как осуществлять, контролировать и координировать действия и развитие.

Сразу после официального утверждения «дорожной карты» Секретариат МСАТ в сотрудничестве со странами-членами начал осуществлять краткосрочные/ пропагандистские действия. Эти краткосрочные меры (2019-2020 гг.) включают следующие:

1. Запустить двухгодичное статистическое исследование, чтобы установить основные факты и тенденции, касающиеся нехватки водителей и смежных областей, начиная с отдельных стран и регионов.
- Исследование было начато и предварительные результаты были собраны в январе 2019 года. Второе исследование будет проводиться с конца апреля до июня 2019

года. Географический охват исследования в настоящее время включает ЕС и регион СНГ с целью, в ближайшие годы, дальнейшего расширения.

2. Создать и поддерживать специальный веб-сайт для повышения осведомленности о нехватке водителей, демонстрации передового опыта, публикации отзывов и обмена информацией, включая порталы рабочих мест, вакансии и возможности обучения.
 - Вводная веб-страница будет создана во второй половине 2019 года.
3. Создать группу МСАТ, состоящую из экспертов по коммуникациям из ассоциаций-членов, для обсуждения вопросов, связанных с имиджем отрасли автомобильного транспорта, обмена передовым опытом и разработки совместных действий.
 - Группа экспертов была создана и собирается 4 июня 2019 года. Нехватка водителей является одной из основных тем для обсуждения.
4. Инициировать предложения по разработке и реализации совместных рекомендаций, соглашений об уровне обслуживания и кодексах поведения и/или знаков качества с отраслевыми партнерами (грузоотправителями, экспедиторами, туристическими агентствами и организаторами туров, правоохранительными органами, профсоюзами и т. д.), направленными на улучшение дорожных проверок водителей, в туристических направлениях и местах назначения.
 - В ЕС была создана рабочая группа в партнерстве с Европейским советом грузоотправителей и заинтересованными членами МСАТ для решения вопросов улучшения обращения с водителями на местах доставки. Первое совещание Рабочей группы состоялось в начале апреля, и его цель заключается в том, чтобы в начале сентября получить такой результат, как совместный устав.
5. Выступать за официальное признание профессии «профессиональный водитель» и включение соответствующих профессиональных квалификаций в список профессий в различных странах СНГ.
 - Делегация МСАТ в Москве будет заниматься этой работой в течение 2019-2020 гг.
6. Инициировать более широкую дискуссию в Комиссии МСАТ по социальным вопросам (CAS) с целью разработки консолидированной стратегии для решения вопроса о минимальных возрастных и дистанционных ограничениях водителя, а также анализа влияния действующего законодательства на подготовку водителей и выработку предложения по улучшению согласования профессиональной подготовки с потребностями профессии и отрасли.
 - В ЕС была создана Экспертная группа по обучению водителей и смежным вопросам, и стартовое совещание состоялось 16 апреля.
7. Сосредоточить немедленную адвокационную деятельность на запросе адекватной и достаточной инфраструктуры для улучшения условий труда и баланса между работой и личной жизнью, в том числе путем обеспечения удобных, безопасных парковочных мест для дальнбойщиков и подходящих условий отдыха для водителей автобусов.
 - Действия в этом направлении уже предприняты в рамках обсуждений Пакета мобильности ЕС 1. Кроме того, МСАТ работает с европейскими институтами и другими партнерами над разработкой стандартов для безопасной и надежной парковки по всей Европе и только что был назначен одним из экспертов, чтобы присоединиться к группе экспертов из Европейской комиссии для внедрения новых

стандартов. МСАТ также объединил усилия с Европейской федерацией транспортников (ЕФО), чтобы запросить действия у Европейского Союза и его государств-членов по созданию более совершенной сети безопасных и надежных мест для стоянки грузовых автомобилей. После успешной встречи с Европейским комиссаром по транспорту Европейская комиссия обязалась оказывать политическую и финансовую поддержку и объявит первый призыв к финансовой поддержке для инвестиций в безопасную и надежную парковку грузовиков к концу года.

СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ

Наряду с реализацией этих краткосрочных мер, предусмотренных в «Дорожной карте нехватки водителей МСАТ», МСАТ также строит партнерские отношения с соответствующими региональными и глобальными заинтересованными сторонами в отрасли, в том числе, укрепляя отношения с профсоюзами. На глобальном уровне МСАТ достиг соглашения с Международной организацией труда (МОТ) по следующим вопросам:

- Нехватка водителей включена в программу работы МОТ на следующий двухлетний период (нехватка квалифицированных водителей);
- МОТ профинансирует и проведет специальное исследование по нехватке квалифицированных водителей (точный объем исследования еще предстоит определить);
- МОТ организует региональную встречу экспертов с акцентом на нехватку квалифицированных водителей, которая будет проходить в регионе СНГ;
- Совещание экспертов МОТ по безопасности дорожного движения, которое состоится 23-24 сентября, будет посвящено вопросам достойного труда и нехватки водителей;
- МОТ проведет техническое совещание по вопросам устойчивости работы в секторе общественного транспорта.

На уровне ЕС МСАТ и Европейская Федерация Транспортников (ЕФО) достигли соглашения о поиске финансирования Европейской комиссией совместного проекта, предназначенного для сбора достоверных статистических данных о нехватке водителей в Европе и определения качества рабочих мест в автомобильном транспорте и другие соответствующие отрасли промышленности.

МСАТ также организует первые встречи с другими отраслевыми партнерами, такими как производители транспортных средств, и недавно запустил кампанию в социальных сетях по проблеме нехватки водителей. Кампания началась с публикации отчета МСАТ «Решение проблемы нехватки водителей в Европе» и продолжится ежемесячными публикациями, посвященными конкретным темам, связанным с нехваткой водителей.

* * *