



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Восемьдесят вторая сессия

Женева, 25–28 февраля 2020 года

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

Добавление

Содержание

Стр.

Приложения

I.	Сегмент высокого уровня по вопросам политики на тему: «Экологические вызовы для устойчивого внутреннего транспорта»	2
II.	Доклад десятого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета	8
III.	Report of the ITC side event “Safer and cleaner used vehicles”	11
IV.	Report of the ITC side event “Road Safety Post-Stockholm”	15
V.	Report of the ITC side event “Transport and connectivity potential of the Caspian Sea region: Azerbaijan and Turkmenistan – the shortest route”	17
VI.	Report of the ITC side event “High-Level Round Table on the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development along the trans-continental Eurasian Transport Corridors”	19



Приложение I

Сегмент высокого уровня по вопросам политики на тему: «Экологические вызовы для устойчивого внутреннего транспорта»

I. Введение

1. Для проведения сегмента высокого уровня по вопросам политики в рамках восьмьдесят второй сессии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ), посвященного теме «Экологические вызовы для устойчивого внутреннего транспорта» (зал заседаний XIX, Дворец Наций, 28 февраля 2020 года, Женева), собрались министры транспорта из Африки, Азии, Европы и Ближнего Востока и более 350 участников из более 70 стран, а также руководители организаций по внутреннему транспорту.

II. Открытие совещания

2. Восьмьдесят вторую сессию Комитета открыл Председатель КВТ г-н Кристоф Шоккэрт. Исполнительный секретарь ЕЭК г-жа Ольга Алгаерова открыла сегмент высокого уровня по вопросам политики и официально представила публикацию «Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним». Затем выступили директор Отдела устойчивого транспорта ЕЭК ООН г-н Юйвэй Ли и Специальный посланник Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения г-н Жан Тодт.

3. Во вступительных речах выступившие напомнили участникам о насущной необходимости поиска и стимулирования эффективных решений климатических и экологических проблем, связанных с устойчивым развитием внутреннего транспорта, при одновременном решении вопросов, которые могут возникнуть в процессе адаптации транспортных систем к изменению климата. Они подчеркнули также стратегическую роль Комитета в обеспечении всеобъемлющей платформы для сотрудничества в целях выработки согласованных решений и укрепления международного взаимодействия. Улучшение экологических показателей транспорта, а также повышение доступности, эффективности и безопасности систем внутреннего транспорта имеют первостепенное значение для достижения к 2030 году целей устойчивого развития. КВТ на протяжении длительного времени успешно работает в партнерстве с широким кругом заинтересованных сторон, представляющих государственный и частный сектор, что обеспечивает реальную, позитивную отдачу. Для преодоления последствий изменения климата и оказания ощутимого воздействия на повседневную жизнь людей и их экономическую деятельность требуется твердая приверженность осуществлению решительных преобразований существующих систем внутреннего транспорта.

III. Дискуссионные группы высокого уровня

A. Дискуссионная группа I: Изменение климата: роль устойчивого внутреннего транспорта в сокращении выбросов и адаптации

4. Обсуждения проходили под руководством г-на Мэтью Болдуина, заместителя Генерального директора Генерального директората по мобильности и транспорту (Европейская комиссия).

5. В рамках группы I рассматривалась реальная ситуация в области изменения климата и экстремальных погодных условий, а также вопрос о нагрузке, которую эти изменения оказывают на целостность и безопасность всех систем внутреннего

транспорта, относящихся к компетенции Комитета, а именно: железнодорожного, автомобильного и водного транспорта, а также интермодальных перевозок.

6. С речами выступили:

- Министр развития инфраструктуры, Председатель Федерального транспортного управления Объединенных Арабских Эмиратов Его Превосходительство г-н Абдулла бен Мухаммед Бельхейф предостерег против того, чтобы, направляя свои усилия на решение насущных транспортных проблем, руководители в сфере транспорта упустили из виду то, как наши решения влияют на климат. Его Превосходительство заявил, что стратегическим ответом на некоторые из этих наиболее острых проблем является Стратегия ОАЭ по достижению умной мобильности – федеральная стратегия, нацеленная на создание умных, бесшовных и интермодальных транспортных систем и подготовку соответствующих мер политики и регулирования, которые обеспечивают повышение безопасности дорожного движения, снижение негативного воздействия на окружающую среду, рост эффективности перевозок и экономическую продуктивность. Его Превосходительство подчеркнул важность трех ключевых постулатов, лежащих в основе этой стратегии, которая позволит ОАЭ к 2030 году войти в число мировых лидеров в области умной интермодальной мобильности, а именно: устойчивость, ориентированность на человека и прогнозирование будущего. Кроме того, Его Превосходительство подтвердил приверженность ОАЭ осуществлению Декларации КВТ, Повестки дня на период до 2030 года, а также концепции развития ОАЭ на предстоящие 50 лет.
- Министр транспорта и развития инфраструктуры Зимбабве Его Превосходительство г-н Джоэл Бигги Матиза объявил о новой стратегии Зимбабве по обеспечению низкого уровня выбросов в поддержку уменьшения последствий изменения климата и поделился опытом и ожиданиями своей страны как одной из развивающихся стран. По мере расширения охвата и масштабов явлений, связанных с изменением климата, развивающиеся страны будут несоразмерно страдать из-за сбоя в работе своих внутренних транспортных систем, что в свою очередь будет подрывать их экономический рост и социально-общественный уклад.
- Министр по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии Его Превосходительство г-н Эмиль Кайкиев отметил, что по мере роста экономик стран климатические катастрофы и загрязнение воздуха становятся гораздо более серьезной проблемой, чем когда-либо. Поэтому для достижения устойчивого развития необходимо обеспечить согласованное развитие всех видов транспорта и их инфраструктуры, а также осуществление комплекса мероприятий, которые непосредственно связаны с вопросами экологии, безопасности и сохранения наших ресурсов для будущих поколений.
- Генеральный секретарь Международного транспортного форума (МТФ) г-н Ен Те Ким подчеркнул, в частности, важность оптимального учета технических и поведенческих аспектов при выработке насущно необходимых решений, а также тот факт, что для преодоления стоящих перед нами проблем не может быть использовано какое-либо одно универсальное решение.
- Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) г-н Умберто де Претто обратил особое внимание на необходимость поиска реалистичных и адаптированных решений для урегулирования глобальной чрезвычайной ситуации – «правильного топлива для правильной работы в правильном месте» – в целях быстрого и эффективного сокращения выбросов CO₂.

7. Затем выступили:

- Генеральный директор Федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры Германии г-н Клаус Бонхофф;

- первый заместитель Министра инфраструктуры Украины Дмитрий Абрамович;
- руководитель Сектора логистического обеспечения торговли Отдела технологий и логистики ЮНКТАД г-н Ян Хоффман.

В. Дискуссионная группа II: Роль транспортных инноваций в эффективном решении экологических и климатических проблем

8. Модератором дискуссии выступил Президент Международного союза компаний комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок (МСККП) г-н Ральф Шульце.

9. В ходе дискуссии в группе II рассматривались инновации, необходимые для эффективного преодоления экологических и климатических вызовов, и обсуждались стратегические меры реагирования на технологические изменения и условия создания открытой для инноваций среды, а также вопрос о том, каким образом КВТ может обеспечить международную поддержку в сфере регулирования.

10. С речами выступили:

- Министр инфраструктуры, наземного транспорта и открытости Сенегала Его Превосходительство г-н Эльхаджи Умар Юм подчеркнул важность налаживания связей и обмена опытом в деле продвижения инновационных транспортных решений в качестве наиболее разумной стратегии преодоления таких не знающих границ проблем, как изменение климата. Министр Юм рассказал о конкретных национальных целях и обязательствах и особо отметил значение интернализации внешних издержек и необходимость обеспечения равных условий для всех стран мира.
- Заместитель Министра по вопросам мобильности и транспорта Нидерландов г-н Кес ван дер Бург подчеркнул, что мы переживаем бурные времена, требующие принятия важных решений и налаживания многостороннего сотрудничества. Мы обладаем технологиями, возможностями и ноу-хау, чтобы ответить на эти вызовы, тем не менее мы по-прежнему далеки от достижения ЦУР, связанных с изменением климата и окружающей средой. Поэтому крайне необходимо ставить масштабные цели и быстро принимать решения, а также укреплять сотрудничество в области внедрения передовых технологий, в том числе в сфере цифровизации и автоматизации.
- Заместитель Министра транспорта Российской Федерации статс-секретарь г-н Дмитрий Зверев определил ключевые направления транспортной политики России, нацеленные на минимизацию последствий изменения климата для транспортной инфраструктуры и в то же время на снижение негативного воздействия транспортного сектора на климат и окружающую среду. Основными приоритетами являются переход на экологически чистый транспорт, снижение уровня транспортных выбросов и повышение уровня энергоэффективности за счет перехода с автомобильного транспорта на экологически чистые виды транспорта и сокращения общего пробега транспортных средств. Вместе с тем г-н Зверев заявил о намерении Российской Федерации содействовать развитию международной базы сотрудничества между транспортными ведомствами в области противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера, включая эпидемии и пандемии.
- Генеральный директор Международного союза железных дорог (МСЖД) г-н Франсуа Давенн изложил концепцию МСЖД и рассказал об инструментарии для превращения железных дорог в интеллектуальную опору мобильности.
- Президент Международной автодорожной федерации (МАФ) г-н Билл Халкиэс коснулся ключевой роли цифровой революции – искусственного интеллекта, больших массивов данных, облачных вычислений и аналитики,

информационных моделей – как фактора, который меняет правила игры в отрасли и позволяет найти выигрышную формулу для решения текущих инфраструктурных задач и обеспечения подлинной циркулярности экономики.

- Генеральный секретарь ЦКСР г-н Брюно Жан-Поль Жорж подчеркнул решающую роль внутреннего водного транспорта в качестве важнейшего компонента мер реагирования транспортного сектора на изменение климата. Эта роль подкрепляется хорошими показателями внутреннего судоходства в плане низких выбросов CO₂, что связано как с высокой средней энергоэффективностью судовых двигателей, так и с особыми возможностями судов внутреннего плавания.

11. Затем выступили:

- Постоянный представитель Туркменистана при Отделении ООН в Женеве Его Превосходительство г-н Атагельди Хальянов;
- Директор Бюро стандартизации электросвязи МСЭ г-н Чхе Суб Ли.

С. Дискуссионная группа III: Международное сотрудничество в области климатических и экологических решений и роль КВТ как платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта

12. Функции координатора обсуждений выполнял г-н Кристоф Шоккэрт, Председатель Комитета по внутреннему транспорту.

13. Отправной точкой обсуждения в группе III стал посыл о том, что ни одно из государств – членов Организации Объединенных Наций не в состоянии в одиночку справиться с двойным – как климатическим, так и экологическим – кризисом. В завершение этого заключительного обсуждения была особо подчеркнута насущная потребность в активизации международного сотрудничества, нацеленного на поиск эффективных решений в области климата и окружающей среды.

14. С речами выступили:

- Министр общественных работ и транспорта Лаосской Народно-Демократической Республики Его Превосходительство г-н Бунчан Синтхавонг подчеркнул, что Лаос, будучи страной, не имеющей выхода к морю, демонстрирует высокие темпы экономического роста, что менее чем за два десятилетия привело к удвоению численности городского населения. Для решения проблемы, связанной с последствиями резкого роста спроса на транспортные услуги для климата и окружающей среды, Лаос разработал собственную национальную стратегию «зеленого» роста, которая направлена на обеспечение всестороннего учета вопросов «зеленого» роста в национальных, субнациональных и секторальных стратегиях и политике. Транспортный сектор является одной из ключевых составляющих успешного осуществления стратегии «зеленого» роста, в частности через создание климатоустойчивой инфраструктуры, снижение уровня загрязнения окружающей среды в результате работы транспортного сектора и использование чистых источников энергии.
- Министр транспорта Ганы Его Превосходительство г-н Квеку Офори Асиама заявил, что содействие развитию устойчивого и инклюзивного транспорта является одной из наиболее сложных задач нашего времени, – причем это особенно актуально для развивающихся стран и стран с формирующейся рыночной экономикой, где рост в основном происходит за счет систем автомобильного транспорта, использующих ископаемые виды топлива. В большинстве районов Африки наблюдается стремительная автомобилизация и урбанизация в сочетании с внеплановым и неконтролируемым развитием городов. Поэтому совершенствование системы управления и укрепление международного сотрудничества являются одними из наиболее неотложных и

важнейших мер, которые могут гарантировать устойчивое и инклюзивное развитие и принести значительные экономические, социальные и экологические выгоды.

- Президент Международного комитета по техническому осмотру механических транспортных средств (МКТОТ) г-н Герхард Мюллер отметил, что одним из важнейших инструментов декарбонизации является обеспечение соблюдения требований, предъявляемых к транспортным средствам. Транспортные средства должны отвечать предъявляемым требованиям на протяжении всего цикла эксплуатации, так чтобы в течение всего срока их службы обеспечивалось разумное сохранение преимуществ, полученных за счет новых конструктивных решений. Кроме того, механизм оценки соблюдения требований должен быть непредвзятым и опираться на надлежащий доступ к соответствующим системам и данным; он должен также использовать преимущества новых технологий.
- Генеральный секретарь Партнерства за рациональный низкоуглеродный транспорт (СЛОКАТ) г-жа Марукса Кардама отметила, что в поисках решений на внутреннем транспорте для преодоления вызовов, связанных с климатом и окружающей средой, нельзя игнорировать экономические и социальные соображения. Технологические решения существуют, но не реализуются в широких масштабах, причем решающее значение имеют также проблемы в области управления, особенно с учетом того, что необходимо сотрудничество на многих уровнях управления: от местного/городского до странового и международного. Реалистичные и осуществимые решения потребуют совместной работы государственных и негосударственных субъектов.
- Руководитель Отдела мобильности Европейского инвестиционного банка г-н Гевин Даннетт подчеркнул, что активизация деятельности в области климата и охраны окружающей среды потребует надежной финансовой поддержки. В этой связи ЕИБ изменяет свой портфель финансирования, в котором 50% финансирования к 2025 году будет направляться на проекты в области климата и охраны окружающей среды. Таким образом, в течение следующих десяти лет на деятельность, связанную с климатом и окружающей средой, будет выделено свыше 1 трлн евро.
- Председатель Рабочей группы ЕЭК ООН по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) г-н Андре Рейндерс на конкретных примерах продемонстрировал, каким образом нормативная работа, которая ведется КВТ и его вспомогательными органами, вносит ощутимый вклад в решение проблем, связанных с климатом и окружающей средой, как за счет совершенствования существующих технологий, так и через прогнозирование создания транспортных средств и видов энергии будущего.

15. Затем выступили:

- Генеральный секретарь ОЧЭС г-н Михаил Христидис;
- Руководитель природоохранного направления деятельности ОБСЕ г-н Ральф Эрнст.

D. Принятие декларации министров КВТ «Совершенствование подходов в области устойчивого внутреннего транспорта с учетом глобальных климатических и экологических вызовов: единый призыв к всеобщим действиям»

16. В конце совещания министрам и главам делегаций договаривающихся сторон было предложено заявить о поддержке декларации министров КВТ «Совершенствование подходов в области устойчивого внутреннего транспорта с учетом глобальных климатических и экологических вызовов: единый призыв к всеобщим действиям». В декларации содержится единый призыв к всеобщим действиям по борьбе с чрезвычайными ситуациями, обусловленными изменением

климата и окружающей средой, сформулированный с учетом мандатов Комитета. В ней признается актуальность Комитета в качестве одного из основных механизмов для международных усилий по поиску решений этих проблем и содержится призыв к мировым лидерам в области транспорта обеспечить и даже усилить поддержку работы Комитета в качестве платформы ООН для внутреннего транспорта на благо мирового сообщества. Самое главное заключается в том, что в декларации озвучен призыв к организаторам глобальных межправительственных мероприятий в области транспорта, начиная со второй Глобальной конференции по устойчивому транспорту, применять принципиально иной подход, признав настоятельную потребность в по-настоящему глобальном подходе, охватывающем все виды внутреннего транспорта, с помощью Комитета по внутреннему транспорту.

17. Декларация министров КВТ и перечень стран, одобривших ее, прилагаются к докладу о работе восьмидесяти второй пленарной сессии КВТ (ECE/TRANS/294, приложения I и II соответственно).

IV. Выводы и роль Комитета в содействии поиску устойчивых решений проблем, связанных с климатом и окружающей средой, на внутреннем транспорте

18. С момента своего создания в 1947 году КВТ играет ведущую роль в разработке согласованных международных правил и положений в целях обеспечения высокого уровня эффективности, безопасности и экологичности международных перевозок автомобильным, железнодорожным, внутренним водным и интермодальным транспортом. Достижения Комитета за прошедшие 70 лет показывают, что его регулятивная работа непосредственно влияет на связанную с предложением и предоставлением услуг деятельность предприятий и отраслей в глобальном масштабе, а также позволяет существенно улучшить повседневную жизнь людей и общин во всем мире. Результаты длительных и последовательных усилий Комитета обеспечивают прочную основу для его текущей и будущей роли в «совершенствовании подходов в области устойчивого внутреннего транспорта с учетом климатических и экологических вызовов».

19. В ходе обсуждений в группах были озвучены различные точки зрения и позиции мировых лидеров, влияющих на формирование политики, о роли международных институциональных и нормативных рамок в деле совершенствования национального и международного регулирования на внутреннем транспорте при одновременном стимулировании достижения целей устойчивого развития и осуществления Повестки дня на период до 2030 года и Парижского соглашения. Была также подчеркнута стратегическая роль Комитета в обеспечении всеобъемлющей платформы для сотрудничества в целях выработки согласованных решений и укрепления международного взаимодействия по вопросам, касающимся проблематики изменения климата и окружающей среды применительно ко внутреннему транспорту.

20. На основе докладов, выступлений и обсуждений, прозвучавших в ходе сегмента высокого уровня по вопросам политики, Комитет **приветствовал и одобрил** декларацию министров КВТ «Совершенствование подходов в области устойчивого внутреннего транспорта с учетом глобальных климатических и экологических вызовов: единый призыв к всеобщим действиям», **заявил о своей готовности, в качестве платформы Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту, поддержать** содержащийся в этой декларации призыв к поиску подходов в области устойчивого внутреннего транспорта с учетом глобальных климатических и экологических вызовов **и постановил включить эту декларацию** в доклад о работе своей восьмидесяти второй сессии в качестве приложения.

Приложение II

Доклад десятого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета

Представлено Председателем Комитета по внутреннему транспорту

I. Введение

1. Десятое совещание только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета состоялось 25 февраля 2020 года.
2. На совещании присутствовали председатели и заместители председателей вспомогательных органов Комитета и административных комитетов конвенций Организации Объединенных Наций по транспорту, члены Бюро и делегаты от правительств договаривающихся сторон, участвовавших в работе сессии Комитета. В общей сложности в нем приняли участие представители 72 стран, в том числе 36 государств – членов ООН, не входящих в ЕЭК, и Европейской комиссии, а также 16 председателей и заместителей председателей.
3. В этом году основное внимание на совещании было уделено реализации Стратегии КВТ на период до 2030 года, принятию правил процедуры Комитета, а также деятельности по согласованию, осуществляемой вспомогательными органами Комитета. Кроме того, в повестку обсуждения была включена внеплановая тема, касающаяся развития сотрудничества между транспортными ведомствами в области противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера.
4. В настоящем приложении приведены резюме и выводы совещания, сформулированные на основе состоявшегося обмена мнениями.

II. Правила процедуры КВТ

5. Обсуждения проводились на основе документа ECE/TRANS/2020/R.1 (документ для ограниченного распространения). В соответствии с решениями, принятыми на его восемьдесят первой сессии (ECE/TRANS/288, пункт 15 g)), пересмотренный проект правил процедуры (ПП) КВТ (ECE/TRANS/2020/R.1) был представлен Комитету для **рассмотрения и, возможно, принятия** при условии положительных итогов его рассмотрения Экономическим и Социальным Советом.
6. Участники этого закрытого заседания были проинформированы о том, что в основу проекта правил процедуры легли главным образом а) правила процедуры Европейской экономической комиссии (ЕЭК) (E/ECE/778/Rev.5), б) правила процедуры WP.30 (ECE/TRANS/WP.30/2015/7) и в) экспертные юридические рекомендации межучрежденческого характера, полученные от Управления по правовым вопросам Организации Объединенных Наций.
7. Председатель **проинформировал** Комитет о консультациях по подготовке проекта документа, содержащего правила процедуры КВТ (неофициальный документ № 1). Бюро на своей сессии в июне 2019 года рассмотрело проект правил процедуры КВТ и поручило секретариату распространить его среди государств – членов ЕЭК через их постоянные представительства для изложения дальнейших замечаний, которые будут представлены Бюро на его ноябрьской сессии, с тем чтобы окончательно доработать документ и представить его Комитету для рассмотрения и принятия решения на февральской сессии 2020 года.

8. В соответствии с просьбой Бюро секретариат направил в октябре 2019 года проект правил процедуры КВТ (проект документа ECE/TRANS/2020/R.1 от 20 сентября 2019 года) постоянным представительством государств – членом ЕЭК, предложив государствам – членам ЕЭК рассмотреть этот проект правил процедуры КВТ и представить свои замечания секретариату до пятницы, 25 октября.

9. В отведенный период никаких замечаний по вопросам существа, равно как и по процедурным вопросам в секретариат не поступало.

10. Бюро рассмотрело проект правил процедуры на своей сессии в ноябре 2019 года, на которой его члены достигли консенсуса по тексту проекта документа с учетом соответствующих изменений, и просило секретариат представить его КВТ для обсуждения и принятия при условии положительных итогов его рассмотрения Экономическим и Социальным Советом. Документ, содержащий текст проекта правил процедуры на трех языках (английском/русском/французском), был направлен постоянным представительством договаривающихся сторон КВТ.

III. Деятельность рабочих групп КВТ, направленная на согласование их работы со стратегией КВТ

11. Обсуждения проводились на основе документа ECE/TRANS/2020/R.2 (документ для ограниченного распространения). На своей восьмидесятой первой сессии Комитет предложил своим вспомогательным органам принять последующие меры по согласованию их работы со стратегией КВТ (ECE/TRANS/288, пункты 15 а) и с)). В целях практического выполнения этой просьбы и в соответствии с решениями, принятыми Бюро КВТ на его сессиях в июне 2019 года, Председатель КВТ и директор Отдела устойчивого транспорта в совместном письме предложили председателям рабочих групп и административных комитетов, относящихся к ведению КВТ, принять последующие меры по согласованию своей работы со стратегией КВТ, в частности с ее аспектами, касающимися безопасности дорожного движения.

12. Комитет **был проинформирован** о текущей деятельности, осуществляемой его рабочими группами в целях согласования их работы со стратегией Комитета (ECE/TRANS/2020/R.2) и освещенной в предсессионных документах и устных докладах председателей и заместителей председателей соответствующих вспомогательных органов в ходе совещания.

IV. КВТ как платформа ООН для содействия сотрудничеству транспортных ведомств в области противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера

13. В ходе обсуждения было подчеркнуто, что, хотя в Декларации министров КВТ четко определена решающая роль, которую КВТ и его вспомогательные органы могут играть в содействии смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним транспортной сети на региональном и глобальном уровнях, важно также рассмотреть роль внутреннего транспорта в области противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций. Участники отметили, что вопрос о роли транспорта и взаимодействии транспортных ведомств во время чрезвычайных ситуаций межстранового характера, будь то стихийные бедствия или эпидемии, в настоящее время не получает должного внимания. Глава делегации Российской Федерации в своем выступлении представил инициативу по разработке международных механизмов взаимодействия транспортных ведомств в рамках региона ЕЭК, направленных на координацию мер экстренного реагирования, в том числе эпидемиологических, которые затрагивают большое число стран.

14. В свете обсуждений, состоявшихся в ходе заседания с ограниченным участием по этому вопросу, Комитет **поручил** секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро и при поддержке заинтересованных правительств и ключевых заинтересованных сторон

провести необходимые исследования по положениям в уже существующих рамках и новым необходимым областям работы для развития сотрудничества между транспортными ведомствами в области противодействия последствиям чрезвычайных ситуаций межстранового характера, включая эпидемии и пандемии, и **представить эту информацию** WP.5 для рассмотрения дальнейших шагов и включения в ее программу работы.

V. Последующая деятельность по итогам десятого совещания

15. По итогам состоявшихся обсуждений Комитет **приветствовал** организацию десятого совещания только для правительственных делегатов с участием председателей вспомогательных органов Комитета, т. е. совещания, ограниченного участием правительств, которое было посвящено осуществлению стратегии Комитета на период до 2030 года. Он **решил**, что резюме обсуждения в виде записки Председателя будет опубликовано в качестве приложения к докладу Комитета после одобрения делегатами, участвовавшими в закрытом заседании.

16. В соответствии с решениями, принятыми на его семьдесят первой сессии, Комитет **рассмотрел** пересмотренный проект правил процедуры КВТ (ECE/TRANS/2020/R.1) и постановил **принять их** с учетом следующих соображений: а) при условии положительных итогов рассмотрения ЭКОСОС круга ведения КВТ; б) для принятия любого решения необходимо присутствие трети государств – членов ЕЭК; с) **поручил** секретариату отразить это решение о принятии решений в проекте правил процедуры; d) **поручил** секретариату приложить правила процедуры к докладу Комитета (ECE/TRANS/294, приложение III).

17. Комитет **постановил, что** те его рабочие группы, которые приняли собственные правила процедуры, могут продолжать применять их. Комитет далее **предложил тем рабочим группам, которые не принимали собственных правил процедуры, проинформировать КВТ** на его семьдесят третьей сессии в феврале 2021 года о планах по согласованию своих правил процедуры с правилами Комитета либо о тех веских причинах, которые могут потребовать соблюдения правил процедуры ЕЭК или же разработки собственных правил процедуры.

18. Кроме того, Комитет **приветствовал** текущую деятельность по согласованию, проводимую рабочими группами в ответ на его предложение в адрес вспомогательных органов принять последующие меры для согласования своей работы со стратегией КВТ (ECE/TRANS/288, пункты 15 а) и с)), и постановил **просить секретариат в тесном сотрудничестве с рабочими группами** и на основе консультаций с Бюро **подготовить доклад о деятельности рабочих групп** по такому согласованию и возможной будущей деятельности для рассмотрения Комитетом на его семьдесят третьей сессии.

19. В целях дальнейшей поддержки повышения эффективности работы своих вспомогательных органов Комитет **предложил** им продолжить оптимизировать свою работу, отдавая приоритет тем пунктам повестки дня, которые носят динамичный характер, представляют большой интерес и оказывают большее воздействие по сравнению с другими пунктами.

Приложение III

[только на английском языке]

Report of the ITC side event “Safer and cleaner used vehicles”

I. Introduction

1. This side event was organized by ECE explored the advantages and challenges of creating access to safer and cleaner used vehicles that contribute to the sustainable development of countries and cities around the world. The main benefits of these vehicles are improved road safety, reduced emissions (climate and air quality), improved fuel consumption, and costs savings (healthcare, rescue services, vehicle maintenance, fuel consumption, etc.).

II. Opening

2. Ms. Olga Algayerova, Executive Secretary of ECE, opened the side event by highlighting that the ECE World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) is engaged in activities related to the whole life environmental performance of vehicles and reminding that the topic of used vehicle trade touches upon many elements covered by the 2030 Agenda, including SDGs and targets related to road safety, access to safe and affordable transport for all, air pollution and climate change mitigation. She underlined that at the Third Ministerial Conference on Road Safety in Stockholm the UN Road Safety fund decided to support a project proposal to work and deliver on the issue of cleaner and safer used vehicles for Africa. This project, of which UNECE is a part of, along with UNEP, UNECE, WHO, CITA, FIA and ITF, will work to deliver sound policies to avoid dangerous and dirty used vehicles being transferred across border. She called on participants to work together towards sustainable, ambitious global policy goals on used vehicles trade, where urgent solutions and actions are needed.

3. Mr. Antonio Erario, Vice-Chair of the WP.29, stated that World Forum is a unique global forum for harmonisation of vehicle regulations since it covers both safety and environmental issues. He introduced the structure of WP.29, its Working Parties (WP.29) and highlighting their roles in regulating environmental and safety issues concerning vehicles. He reminded that thanks to the work of the Informal Working Groups (IWG) on periodic technical inspection (PTI) of vehicles, which reports directly to WP.29, four technical rules for PTI have been adopted, which address safety and environmental performance of vehicles throughout their lifetime.

4. In his keynote speech, Mr. Jean Todt, United Nations Secretary Generals Special Envoy for Road Safety recalled the outcome of the Third Ministerial Conference on Road Safety, held in Stockholm, and described the challenge that the global community is facing to ensure sustainable mobility, especially in low and middle income developing countries that rely on the import of used vehicles. He highlighted that while used vehicles boost access to affordable means of transport, there is a risk that if they do not meet basic safety and environmental standards they may become a means to devastation, the opposite of the initial purpose.

5. Ms. Monika Gail MacDevette, Director of UNEP Chemicals and Health Branch, presented the UN Road Safety Fund Project "Safer and Cleaner Vehicles for Africa". She indicated that the majority of countries had weak policy environments for used cars, that countries which have banned the import of used vehicles are missing out on a potential access to affordable advanced technologies from advanced countries, and that a closer harmonized regulatory framework for the import of used vehicles, in particular Africa, would be warranted.

A. Session I – The role of exporting countries - the right vehicle in the right condition

6. The discussions were moderated by Mr. Walter Nissler, secretary of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29), UNECE.
7. Panel I discussed the role of exporting countries in used vehicles trade, namely the condition of exported vehicles.
8. Presentations were delivered by:
 - Mr. André Rijnders, Chair of the Working Party on Pollution and Energy (GRPE), introduced the work of GRPE, one of the six working parties of WP.29, related to energy, environmental and emission regulations for all kind of vehicles. He pointed out the large disparities in terms of emissions legislation and stringency around the world and stressed the importance of information exchange between exporting and importing countries in order to determine the emissions levels of imported used cars.,. He reflected on the pros and cons of vehicle age-based import policies, stressing that the age of a vehicle is not always an indication of its emission level as it depends on the country of first registration of the vehicle. He highlighted the role of exporting countries, indicating measures that can be taken to promote the export of sound used vehicles and emphasized that harmonized criteria for used vehicle trade is key and invited the involvement of all countries and all participants in GRPE, to define harmonized, ambitious provisions to protect the environment.
 - Mr. Alejandro Furas, Secretary General of Global NCAP, emphasized that the global fleet of vehicles, used and new, should meet the requirements under UN Regulations Nos. 94 and 95, frontal and side impact, Reg. 140 for electronic stability control (ESC), Regulations Nos. 14 and 16 for seatbelts and seatbelt anchorages, Reg. 127 for pedestrian protection, Regulations. 144 and 29 for child restraint systems and Regulations 78 for motorcycle braking, developed within WP.29, which already was. the case for over 90 per cent of new cars sold every year meeting frontal and side impact regulations, while 80 percent are equipped with ESC. He described the improved safety performance noted since 2015 through Global NCAP and affiliate testing of new vehicles sold in South America and India, stating on the other hand that results of testing in Africa were disappointing. He emphasized that UN Regulations of the 1958 and 1998 Agreement, combined with proper verifications, through the 1997 Agreement, are efficient tools to ensure compliance with basic safety and emission standards in imported used vehicles
 - Mr. Eduard Fernandez, International Vehicle Inspection Committee (CITA), reminded that CITA members carry out more than 200 million inspections per year, including the inspection of imported used cars in countries where appropriate regulations are in force. He introduced the challenges importing countries are faced with in terms of non-standardized vehicle documentation, the difficulty of verification of documentation data, and tampering to misrepresent the features of imported vehicles. He underlined the necessity to establish a system for sharing vehicle information between authorities of exporting and importing countries in order to enable verification of incoming vehicles' data and technical specifications. He stressed the importance of a staged approach in inspecting vehicles that are exported, with proposal for initial checks in exporting countries and further verifications to check the general fitness of the vehicle, to make sure that there have been no incidents during transport, upon arrival in the importing countries as in transport equipment may be tampered with, e.g. airbags may be removed. He stated that it is important that the criteria are set by recipient countries, with the help of exporting countries. The countries of origin should be a first filter of used cars. They should facilitate information about the vehicle, such as engine standard and the equipment, and they should support recipient authorities to ensure vehicle quality. In conclusion he recalled that availability of information is crucial and that the improvement of capacities of importing countries authorities is essential.

B. Session II – The role of importing countries – a good balance between access to mobility and safety impacts

9. The discussions were moderated by Mr. Nhan Tran of the World Health Organization (WHO).

10. Panel II reviewed the role of importing countries and the challenges and solutions needed to secure a good balance between access to mobility and safety impacts of imported used vehicles.

11. Presentations were delivered by

- Mr. Mike Walsh, of Dekra New Zealand (remotely), discussed the case of New Zealand as a developed, high income country that is relying on used vehicle imports. He explained that used imported cars make up over 55 per cent of all vehicles coming into NZ and that over 93 per cent of light vehicle imports come from Japan. He emphasized that the key to ensuring that used imported vehicles meet safety and environment standards requires a robust regulatory framework in importing countries to counter the risk of reducing fleet roadworthiness standards, increasing air pollution and negatively impacting road safety. He explained that all used vehicles entering New Zealand for the first time must go through a border check, customs inspection and entry certification before they can be registered for use on New Zealand Roads. He further noted that the process for importing used vehicles to New Zealand from Japan includes, on the export side, deregistration and border inspection where a check of vehicle details, structural inspection, biosecurity check and biosecurity treatment is carried out, while on the import side an entry certification is carried out, composed of checking the vehicle ID and details, standards compliance, invasive structure inspection, invasive brakes inspection, emissions test, safety inspection and registration documentation. He stressed that regulatory controls along with a comprehensive inspection regime are effective in controlling the standard of vehicles entering the New Zealand Fleet, and that both regulatory controls and inspection standards need to be updated on a regular basis to ensure the safety of new imports. He pointed out that the increased focus on vehicle safety features in the imported fleet has seen a lowering in the New Zealand Road Toll over the last year and that regulatory controls and vehicle inspections are now being supplemented with a public education campaign to encourage consumers to factor in vehicle safety features into their vehicle purchase decisions.
- Mr. Segun Ogunnaike, General Manager of the Lagos Computerised Vehicle Inspection Service (LACVIS), gave a presentation on statutory inspection services for monitoring of used vehicle importation in Nigeria, adhering strictly to global accepted standard, using fully automated electronics and sophisticated equipment, including break performance tests, headlamp tests, underneath inspections and emissions tests. He underlined that most of the vehicles in the Nigerian fleet are old, averaging 25 years, with over 70% of them more than 20 years old. He recalled that the country is transitioning from a regime of no regulations and that a phased approach has been adopted in terms of regulatory stringency of vehicle emissions and safety standards. He emphasized that more than one million vehicles are exported to West Africa alone per annum from EU, Canada and the US, with Nigeria being the biggest market for used cars in Africa, with a ratio of 1:131 of new to used cars. He stated that age restrictions for imported cars vary significantly across the continent ranging from 3 to 15 years. He commended the proceedings and outcome of the Ministerial Conference on Road Safety in Stockholm, in particular with regards to the setting up of the UN Road Safety Fund project for Africa. He laid out proposal to the fund project to aside resources to establish vehicle inspection centres in Africa for carrying out mandatory roadworthiness inspections, as well as for establishing automobile workshop standardization and vehicle recycling plants for end-of-life (e-o-l) vehicles and thus creating jobs, increasing both life expectancy of a vehicle, through adequate maintenance and environmental protection through recycling of e-o-l vehicles and thus reducing accident rates by ensuring only roadworthy vehicles ply on roads

- Mr. Mikheil Khmaladze, Director of the Land Transport Agency (LEPL), Ministry of Economy and Sustainable Development of Georgia, presented the impact of the policy mix of restrictions and incentives on the volume and structure of used vehicle imported to Georgia. He recalled that from 2003 to 2012 the road transport sector in Georgia was completely deregulated, with almost no restrictions in place on the import and the technical conditions of imported vehicles. He stressed that the total deregulation of the import market led to the uncontrolled expansion of the vehicle fleet, and that uncontrolled expansion resulted in environmental, road safety and other societal concerns which led to reintroduction of regulations in the sector. He stated that a technical regulation on roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers was developed and adopted by the Government of Georgia in 2017 and entered into force for some categories of motor vehicles in 2018, and for all categories of motor vehicles from 1 January 2019. The Director of LEPL explained that challenges ahead include the regulation of the used parts market, the regulation/licensing of workshops and uncontrolled welding of the vehicles, and the introduction of regulations for vehicle utilization. In terms of the introduction of the type approval system, Georgia became a contracting party to the 1958 UNECE Agreement and started the process to introduce the Type Approval Authority (TAA) system in Georgia with support by the UNECE Transport Secretariat. The new Georgian technical regulation would affect the registration rules, import and services in the sector. He explained that the introduction of PTI requirements slightly reduced the average age of the vehicle fleet as consumers were slowly shifting to newer vehicle and the proportion of new or used cars up to five years old has since significantly risen. To deter the purchase of right-hand drive vehicles, which impose additional risks to road safety in right side traffic, the Government of Georgia increased taxes on those vehicles threefold in 2015. Further fiscal incentives include a 50 per cent lower tax for hybrid vehicles and the exemption of taxes for electric vehicles. He stressed that those measures had resulted in a decrease of right-hand drive vehicles by more than half by 2019, a four-fold increase of the hybrid vehicle fleet, and a three-fold increase in the electric vehicle fleet between 2015 and 2019.

III. Conclusions

12. Panel presentations covered a range of aspects of the used vehicles trade, highlighting the complexity of the system and the need for implementing range of measures and solutions, to be taken by importing and exporting countries and vehicle manufacturers, towards ensuring the safety and environmental performance of imported used vehicles, as well as their lifelong roadworthiness. The side event contributed to a better understanding of the potential role of used vehicles in meeting national, regional and global goals, including those stemming from the Sustainable Development Goals, the Decade of Action for Road Safety, the Global Framework Plan of Action for Road Safety and the Paris Climate Agreement.

Приложение IV

[только на английском языке]

Report of the ITC side event “Road Safety Post-Stockholm”

I. Introduction

1. The Inland Transport Committee side-event on “Road Safety: post Stockholm” held on 25 February 2020 was jointly organized by the European Union (EU), UN Economic Commission for Europe (UNECE), the United Nations Secretary-General’s Special Envoy for Road Safety and the UN Road Safety Fund, and was moderated by Mr. Matthew Baldwin, Deputy Director-General Mobility and Transport, EU.

II. Opening remarks and presentation of the outcome of the Stockholm conference

2. Following opening remarks by Mr. Jean Todt, United Nations Secretary-General’s Special Envoy for Road Safety, Ms. Olga Algayerova, Executive Secretary UNECE and Ambassador Walter Stevens, Head of EU Delegation, Ambassador Veronika Bard, Permanent Representative of Sweden to the United Nations and other International Organisations in Geneva presented the outcome of the Stockholm Conference. Explaining the significance of the Stockholm Declaration, Ambassador Bard emphasized that its true power lay in its meaningful implementation.

III. Panel I: Member states’ needs and initiatives

3. The first panel of the side-event focused on Member states’ needs and initiatives.
- H.E. Mr. Joel Biggie Matiza, Minister of Transport and Infrastructure Development, Zimbabwe explained the national priorities and challenges for road safety.
 - H. E. Ms. Maria Luisa Escorel de Moraes, Deputy Permanent Representative of Brazil, noted Brazil’s specific context of road safety in larger cities and how the government had advanced some key initiatives in recent years.
 - Finally, Mr. Dmitry Mitrochin, Head of Federal State Institution “Road Safety Research Center”, Ministry of Interior, Russian Federation took the opportunity to explain national successes in advancing road safety and how other countries could learn from these experiences.
4. The panellists agreed that the time for action was now and that their respective countries acknowledged and championed the importance of road safety.

IV. Panel II: Supporting road safety in the next decade

5. The second panel of the side-event was on supporting road safety in the next decade.
- Mr. Yves van der Straaten, Secretary General, Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles (OICA) explained that the global automotive industry was ready to make a change and had already made significant steps in that direction with its manifesto on minimum level of vehicle performance requirements.
 - Mr. Gavin Dunnet, Director, European Investment Bank outlined how road safety considerations are increasingly important in future infrastructure projects.

- Mr. Jeannot Mersch, President, European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) emphasized the human toll of road fatalities and that future efforts must be couched in the acknowledgement of that reality.
- Ms. Madeeha Bajwa, Programme Officer, UNRSF Secretariat discussed the importance of pooled funding mechanisms that bring together diverse actors together to address road safety issues in an integrated manner.

6. The panel concluded that the time for business as usual was over, and cross-over solutions, involving all actors, were necessary for achieving the ambitions of the Stockholm Declaration. It was agreed that the principles of such an integrated approach already exist at the United Nations level but should be further promoted and implemented to strengthen national road safety systems.

Приложение V

[только на английском языке]

Report of the ITC side event “Transport and connectivity potential of the Caspian Sea region: Azerbaijan and Turkmenistan – the shortest route”

I. Introduction

1. On 26 February 2020, in the margins of the 82nd Session of the UNECE Inland Transport Committee, the Governments of Azerbaijan and Turkmenistan, and UNECE co-organized a roundtable discussion on “Transport and Connectivity Potential of the Caspian Sea region: Azerbaijan and Turkmenistan – the shortest route”.

2. The roundtable was opened by H.E. Mr. Vaqif Sadiqov, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary, Permanent Representative of the Republic of Azerbaijan, H.E. Mr. Atageldi Haljanov, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary, Permanent Representative of Turkmenistan, and H.E. Ms. Olga Algayerova, Executive Secretary of UNECE.

3. The roundtable was moderated by Dr. Igor Runov, Executive Secretary of the International Center for Transport Diplomacy, and was enriched by interventions from the following speakers:

- Mr. Elmir Valizadeh, Deputy Minister of Transport, Communications and High Technologies of the Republic of Azerbaijan;
- H.E. Mr. Atageldi Haljanov, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary, Permanent Representative of Turkmenistan;
- H.E. Mr. Xu Chen, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary, Permanent Representative of the People’s Republic of China to the United Nations Office at Geneva and other international organisations in Switzerland;
- Mr. Stefano Paci, Deputy Head of the International Affairs Unit at the European Commission's Directorate General for Mobility and Transport (DG Move);
- Mr. Umberto de Pretto, IRU Secretary General.

4. The round-table discussion gathered a selected audience of national transport policy makers as well as international experts, representatives of international organizations, development banks, academia, private sector and NGOs from across the Euro-Asian region and beyond and shed light on how transport developments in the Caspian region assist countries to achieve their commitments under the 2030 Agenda for Sustainable Development, the Vienna Programme of Action for Landlocked Developing Countries 2014–2024 and the Addis Ababa Action Agenda (AAAA).

5. More specifically, participants took stock of:

(a) Ongoing transport infrastructure and facilitation projects being implemented by Governments and corridor organizations in the region.

(b) The significant facilitation potential that implementation of TIR and eTIR can have on inter-modal transport operations across the Caspian Sea region.

(c) Ongoing efforts for the creation of a Unified Railway Law which once in place will enable railway operators to carry out their activity within a single legal regime along the entire East-West axis.

(d) The role of digitalisation and automation as key enablers of more efficient international transport along Euro-Asian transport routes.

(e) The tangible achievements generated by the UNECE Euro-Asian Transport Links project in the framework of which 9 rail and road links, 17 water transport links, 52 inland river ports and 70 maritime ports have been identified, several of which transiting across the Caspian Sea region, including via Azerbaijan and Turkmenistan.

6. Participants noted that the Caspian Sea region is undergoing a significant transformation, the newly constructed ports of Baku and the new port facilities in Turkmenbashi are expected to boost cargo volumes and handling capacities across the Caspian Sea proving links also with their immediate hinterlands and in doing so strengthening economic development and employment opportunities along the entire Trans-Caspian (or middle) corridor and beyond. Participants recognized that the work towards untapping the economic and trade potential of the Euro-Asian has not been finalized yet and that more efforts are needed and coordinated actions are required.

II. Conclusions and recommendations

7. Conclusions and recommendations of the round-table will feed into several ongoing and planned processes and international events, particularly the forthcoming ESCAP Expert Group meeting on the development of the International North-South Transport Corridor and First Expert Meeting on Multimodal Legal Frameworks (Baku, Azerbaijan 17–19 March 2020), the Conference for Landlocked Developing Countries “Ashgabat Process: Financing for Better Connectivity” (Avaza, Turkmenistan 26–27 March 2020) and the Second UN Global Conference on Sustainable Transport (Beijing, 5–7 May 2020).

Приложение VI

[только на английском языке]

Report of the ITC side event “High-Level Round Table on the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development along the trans-continental Eurasian Transport Corridors”

I. Introduction

1. The High-Level Roundtable on the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development along the trans-continental Eurasian Transport Corridors was co-organized by the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) and the Secretariat of the Shanghai Cooperation Organization (SCO) and took place on 27 February 2020.

2. The meeting was opened by Ms. Tatiana Valovaya, Director-General of the United Nations Office at Geneva.

3. The Roundtable was moderated by Mr Konstantinos Alexopoulos, Chief of the Transport Facilitation and Economics section of the Sustainable Transport Division of UNECE and featured as keynote speakers:

- Ms. Olga Algayerova, United Nations Under-Secretary-General and Executive Secretary of UNECE,
- H.E. Mr. Vladimir Norov, Secretary-General of the Shanghai Cooperation Organization, and
- Mr. Umberto de Pretto, Secretary-General of the of the International Road Transport Union.

4. Ms. Tatiana Valovaya pointed out that an efficient collaboration between UNECE and the Shanghai Cooperation Organization is necessary to leverage the benefits of the 59 transport legal instruments along the trans-continental Eurasian Transport Corridors to pursue the implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development. She noted that a Joint Declaration on Cooperation between the Secretariats of the UN and the Shanghai Cooperation Organization, signed in April 2010, as well as Memoranda of Understanding with several UN entities allowed the two organizations to build strong partnership and proactive engagement mechanisms.

5. Ms. Olga Algayerova mentioned that sustainable improvement and extension of the trans-continental Eurasian Transport Corridors first requires political will. The Agreement on Facilitation of International Road Transport which was signed by the governments of the SCO member states on 12 September 2014 in Dushanbe is a great example of such political will. She pointed out that 149 countries are already contracting party to at least one of the 59 legal instruments managed by the UNECE, including 93 non-UNECE member States. However, I want to emphasize that, in isolation, none of these instruments can solve all the issues at stake. While those legal instruments are the foundation for safe, efficient and environmentally friendly connectivity, they need to be used jointly to leverage their full potential. Finally she pointed out the example of the eTIR procedure which will be key to further improving and securing transit across the Eurasian continent.

6. H.E. Mr. Vladimir Norov stressed that the Shanghai Cooperation Organization (SCO) attaches special importance to cooperation with the United Nations and its specialized agencies. The SCO Secretariat is currently engaged in a dialogue with the United Nations Economic Commission for Europe on signing a Memorandum of Understanding. This, in SCO's view, will strengthen cooperation to effectively address challenges, including in transport and transit. It is known that the SCO member States have acceded to the UN conventions in the field of transport and transit overseen by the UNECE. He noted that the SCO serves as an effective platform for interconnecting national and regional integration

initiatives, including the Eurasian Economic Union, "One Belt, One Road", economic development strategies of Central Asian countries, the Eurasian Economic Union, as well as the Russia-India project "North-South Corridor" and others.

7. Mr. Umberto de Pretto noted the importance of connectivity, in particular on Eurasian Transport Corridors and also that all SCO countries, including recently joined countries India and Pakistan, are TIR contracting parties; India has just begun the first TIR operation to Afghanistan via Chabahar port in Iran. He stressed the importance of establishing e-corridors (e-documents and transport digitalisation through digital TIR, e-CMR, e-Permits, etc.). He pointed out that the adoption of Annex 11 paves the way for fully digital TIR and invited SCO to join forces with IRU and UNECE to promote TIR in OBOR initiative.

II. Conclusions and Recommendations

8. The participants of the High-Level Roundtable,

Recognizing the importance of transport for the economies of the countries along the trans-continental Eurasian Transport Corridors and of the facilitation of border crossings as a prerequisite to further improving international trade and competitiveness,

Acknowledging the leading roles of UNECE and SCO for implementation of the 2030 Agenda for Sustainable Development and its seventeen Sustainable Development Goals,

Welcoming the increased cooperation between the United Nations agencies and SCO and *supporting* the signature of a Memorandum of Understanding between the UNECE and SCO,

Emphasizing the great importance of rail transport to further reduce the environmental footprint of transport and of road transport to ensure the connectivity of each and every person and business along the trans-continental Eurasian Transport Corridors,

Acknowledging the crucial importance of the fifty-nine-transport related international instruments administered by UNECE for further improving and securing inland transport on the Eurasian continent, in particular when implemented jointly to leverage their full potential,

Aware of the need for improved infrastructures as well as modern, efficient and coordinated customs procedures at border crossings,

Conscious of the need to foster transport and border crossing facilitation by further enhancing and modernizing transit procedures,

Welcoming the adoption of a new Annex to the TIR Convention which provides the legal framework that allows the TIR procedure to function electronically,

recommended that

- Countries along the trans-continental Eurasian Transport Corridors should make use of the results of the Euro-Asian Transport Linkages (EATL) project when planning national or regional infrastructure investments;
- Countries along the trans-continental Eurasian Transport Corridors should take into account the growing demand for sustainable intermodal transport while developing their transport infrastructure.
- Countries along the trans-continental Eurasian Transport Corridors should ratify and apply the transport related international instruments administered by UNECE;
- Countries along the trans-continental Eurasian Transport Corridors should take advantage of the process made toward the computerization of the TIR procedure and actively take part in eTIR projects;
- Countries along the trans-continental Eurasian Transport Corridors as well as all relevant international organizations join the International conference which will be organized in Baku (Azerbaijan) on 21–22 April 2020 as a global platform to share good practices in the field of transport.