

30th OSCE Economic and Environmental Forum
FIRST PREPARATORY MEETING
Vienna, 14-15 February 2022
Session 3

Mr. Evgeniy V. Antipov, Deputy Director General, Head of the Road Transport Department, Association of International Road Carriers, the Russian Federation

Выступление

Евгения Валериановича Антипова
Заместителя генерального директора - руководителя Департамента
организации перевозок
Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП)

на 30-м Экономико-экологическом форуме ОБСЕ
(14 февраля 2022 г.)

Заседание III. Поддержка устойчивого восстановления экономики и роста на основе содействия развитию транспорта и торговли

Уважаемый Г-н председательствующий!

Я представляю бизнес-ассоциацию, которая объединяет почти 1,5 тыс. российских компаний, осуществляющих перевозки грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении. АСМАП является членом Международного союза автомобильного транспорта (*International Road Transport Union*), чья штаб-квартира находится в Женеве.

В своем выступлении хотел бы остановиться на двух подтемах нашего заседания.

1. Последствия пандемии COVID-19 для транспорта и торговли

Пандемия COVID-19 вызвала сокращение деловой активности, внешней торговли, спроса на транспортные услуги - в т.ч. она оказала негативное влияние на рынок международных автомобильных грузоперевозок.

В марте 2020 г. большинство европейских стран ввели на пограничных пунктах ограничительные меры, направленные на борьбу с распространением коронавирусной инфекции, прежде всего медицинский контроль. Это вызвало значительные простои транспорта и срывы сроков доставки грузов.

В 2021 г. ситуация начала стабилизироваться, однако объем международных автомобильных перевозок грузов из России в страны-члены ЕС в прошедшем году по сравнению с 2020 годом все же сократился.

За прошедшие два года следующие факторы особенно препятствовали нормальной работе отрасли трансграничных автомобильных перевозок:

- 1) Уже упомянутые дополнительные проверки на границах.

- 2) Разнообразие и недостаточная согласованность мер, принимаемых в различных странах. Перевозчикам приходится постоянно отслеживать изменения в законодательстве стран, через которые пролегает маршрут транспортировки грузов, с тем, чтобы водитель своевременно сдал ПЦР-тест, зарегистрировался в каком-то мобильном приложении либо заполнил анкету на сайте контролирующих органов.
- 3) Непризнание результатов тестов и сертификатов о вакцинации, выданных в государствах, не входящих в Евросоюз.

Среди мер, которые необходимо предпринять, чтобы не прерывать глобальные цепочки поставок и не останавливать международную торговлю, можно выделить три группы.

Первая группа - это нахождение оптимального баланса между охраной здоровья населения и поддержанием необходимых условий для функционирования экономики, кровеносной системой которой является транспорт.

Мы как представители бизнеса с удовлетворением отмечаем тот факт, что вводимые правительствами ограничения на перемещения граждан, требования о карантине и самоизоляции, как правило, не распространяются на водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки грузов. Правительства осознают, что остановка или задержка грузового автотранспорта могут привести к серьезным проблемам в обеспечении населения товарами первой необходимости, срывам в процессах промышленного производства из-за недостатка сырья и комплектующих.

Полагаем важным обеспечить скорейшее взаимное признание сертификатов о вакцинации и результатов ПЦР-тестов, избегать введения дополнительных неоправданных ограничений.

Вторая группа:

Руководители транспортных компаний и водители, со своей стороны, должны проявлять должную ответственность. Общение водителей с другими лицами должно быть минимизировано, при прохождении контроля на границах, проведении погрузочно-разгрузочных операций на складах они обязаны использовать индивидуальные средства защиты.

Следует ускорить использование и внедрение конвенций CMR и TIR ООН, а также связанных с ними ИТ-инструментов, которые не требуют физических проверок грузов и, следовательно, сокращают контакты между людьми на границах.

Третья группа:

Экономическая поддержка со стороны правительств — например, предоставление налоговых льгот; сдерживание роста цен на топливо.

"Без немедленных, глобально скоординированных, действий экономика, занятость и потребители заплатят самую высокую цену, и восстановление мировой экономики будет под угрозой. Автомобильные перевозки и доставка грузов автотранспортом остаются ключевыми факторами в цепочках поставок и должны быть поддержаны правительствами сейчас."

Я процитировал призыв к правительствам, который содержится в резолюции Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) «Экстренный вызов -

сбои в цепочке поставок» (*International Road Transport Union "Emergency Call – Supply Chain Disruptions"*), принятой 4 ноября 2021 г.

Мы его полностью поддерживаем и рекомендуем, чтобы ОБСЕ тоже отразила в своих будущих решениях меры поддержки трансграничных автомобильных перевозок грузов в условиях восстановления экономик от коронавирусной пандемии.

2. Пути развития низкоуглеродного и климатостойчивого транспортного сектора

Еще в 2018 г. Генеральной ассамблеей Международного союза автомобильного транспорта была принята Концепция по декарбонизации до 2050 г. (*Vision for Decarbonising Commercial Road Transport leading up to 2050*), поддержанная и нашей Ассоциацией. МСАТ и его члены взяли на себя добровольное обязательство снизить к 2030 г. выбросы CO₂ на т/км на 30%.

Успешная политика последних десятилетий по снижению уровня CO₂, связанная с совершенствованием конструкции двигателей внутреннего сгорания и повышением экологической чистоты используемого в них топлива подошла к определенной черте, за которой дальнейшее снижение вредных выбросов таким путем экономически нецелесообразно. В связи с этим ставится задача по снижению выбросов CO₂ за счет **сокращения потребления нефтяного топлива**, а также перехода на **альтернативные виды энергии**.

В данной Концепции предусматриваются пять основных способов снижения CO₂.

1. Совершенствование технологий, связанных с транспортными средствами

Например, в Российской Федерации, в соответствии с техническим регламентом Таможенного союза стран-участниц Евразийского экономического союза «О безопасности колесных транспортных средств» предусматривается использование транспортных средств 6 экологического класса и осуществляется их производство.

2. Альтернативные виды топлива

В нашей стране зарегистрировано более 350 тыс. грузовых транспортных средств, работающих на газомоторном топливе. Всего же в Российской Федерации имеется более 1,5 млн. транспортных средств всех категорий, использующих газ в качестве топлива.

Крупной российской компанией "КАМАЗ" созданы образцы автомобильной техники, работающие на водородном топливе – грузовой автомобиль и водоробус, которые в настоящее время проходят эксплуатационные испытания.

С экологической точки зрения предпочтительны водород и электричество. Однако необходим комплексный подход: рассмотрение общих объемов выбросов вредных веществ и CO₂ от стадии производства до стадии конечного использования, как говорится «от скважины до колеса». По некоторым оценкам, при производстве электроэнергии выбросы CO₂ иногда даже превышают выбросы при использовании традиционных углеводородных видов топлива в двигателях внутреннего сгорания, а производство водорода может потребовать до 5 раз больше энергии, чем энергия, получаемая в результате применения его в качестве топлива на транспортном средстве.

3. Оперативные меры

Использование транспортных средств большой грузоподъемности с увеличенной длиной, объемом и/или массой по сравнению со стандартными грузовиками предоставляет значительные возможности для снижения выбросов CO₂, дальнейшей оптимизации логистики, повышения коэффициента загрузки.

В Российской Федерации соответствующие нормативы допускают полную массу автопоезда - до 44 тонн, длину – до 20 м. В настоящее время основной задачей является повышение допустимой осевой нагрузки на федеральных дорогах до общеевропейской нормы – 11,5 т, а также формирование евразийских транспортных коридоров с допустимой осевой нагрузкой до 13 т на ось.

4. Общественный транспорт

Переход от использования частных легковых автомобилей к общественному транспорту - также один из наиболее эффективных путей снижения выбросов CO₂ автомобильным транспортом.

5. Манера вождения

Обучение т.н. эко-вождению является наиболее простым способом снижения расхода топлива.

Например, ему обучают водителей на базе Академии АСМАП. Кроме того, в отечественных транспортных компаниях применяются меры экономического стимулирования водителей за экономию топлива и, как следствие, снижение выбросов CO₂.

Считаем, что перечисленные меры экологического характера на транспорте, в т.ч. способствующие решению проблемы изменения климата, заслуживают внимания ОБСЕ, которая, насколько мы знаем, располагает достаточно сильным мандатом в сферах транспорта и экологии.

Благодарю за внимание.