

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**

Комитет по транспорту

Шестая сессия

Бангкок, 12–13 ноября 2020 года

Пункт 3а предварительной повестки дня*

Сквозные вопросы в сфере транспорта**Транспортная связуемость в интересах эффективных и устойчивых производственно-сбытовых цепочек****Записка секретариата***Резюме*

Одной из ключевых целей транспортной связуемости является содействие международной торговле. Однако, несмотря на значительный прогресс, наблюдаемый в последние годы в Азиатско-Тихоокеанском регионе, необходимы дальнейшие усилия для максимального использования преимуществ связуемости и повышения эффективности региональных и глобальных производственно-сбытовых цепочек. Продолжающаяся пандемия коронавирусного заболевания выдвинула на первый план вопрос о транспортной связуемости, ставший одним из ключевых компонентов усилий по борьбе с пандемией и неотъемлемой частью стратегий восстановления.

Настоящий документ посвящен способам развития связуемости вдоль региональных сетей наземного транспорта и более эффективного соединения региона с глобальными производственно-сбытовыми цепочками, при этом особое внимание уделено положению стран с особыми потребностями и межрегиональным транспортным связям между Азией и Европой.

Комитету по транспорту предлагается обсудить возможности для осуществления преобразовательных действий в области транспортной связуемости в целях создания эффективных и устойчивых производственно-сбытовых цепочек и дать дальнейшие руководящие указания по повышению надежности и устойчивости грузовых перевозок в свете уроков, извлеченных из мер реагирования на последствия пандемии.

I. Введение

1. Одной из ключевых целей развития транспортной связуемости является устранение фрагментированных процессов создания добавленной стоимости в международных производственно-сбытовых цепочках за счет создания условий для непрерывного трансграничного перемещения товаров.
2. Наличие транспортной инфраструктуры является необходимым, но недостаточным условием для достижения конечной цели, которая состоит в

* ESCAP/CTR/2020/L.1.

предоставлении надежных и экономически эффективных транспортных услуг участникам производственно-сбытовых цепочек. Необходимы также эффективная оперативная связуемость и, что особенно важно, продуктивные трансграничные грузовые операции. Если подходить к решению вопроса транспортной связуемости с точки зрения производственно-сбытовых цепочек, то предпочтение следует отдавать стратегии мультимодальности, так как она позволяет оптимизировать затраты, и ввиду возможной передачи негативных последствий по всей производственно-сбытовой цепочке, стимулирует более активное взаимодействие между участниками, более широкое использование технологий и более тесное сотрудничество между частным и государственным секторами в устранении причин неэффективности¹.

3. Производительность производственно-сбытовой цепочки зависит от взаимосвязи между экономической эффективностью и устойчивостью к потрясениям². Более экономичные производственно-сбытовые цепочки зачастую более рентабельны, но, как правило, менее защищены от внешних потрясений. Компромисс между эффективностью и устойчивостью к потрясениям может быть достигнут с помощью информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и обмена данными в рамках той или иной производственно-сбытовой цепочки. Правительства также могут оказывать помощь в управлении рисками путем создания определенной избыточности в транспортной инфраструктуре и сетях, предоставления гарантии оказания услуг в случае возникновения чрезвычайных ситуаций, содействия интермодальности и эффективного регулирования трансграничных грузовых перевозок.

4. Большинство аспектов, касающихся подхода к обеспечению транспортной связуемости на основе производственно-сбытовых цепочек, отражено в работе Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) (см. ESCAP/CTR/2020/1). Работа по обеспечению связуемости транспортной инфраструктуры, проводимая в рамках региональных инфраструктурных соглашений, неразрывно связана с усилиями по развитию оперативной связуемости за счет упрощения процедур перевозок, использования технологий и диалога между частным и государственным секторами, а также наращивания потенциала в области эффективной логистики. Содействие развитию интермодальных транспортных коридоров и совершенствование международной нормативной базы для контрактов на мультимодальные перевозки способствуют укреплению мультимодальности.

5. В то же время прогресс в обеспечении транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе остается недостаточным. Затраты и задержки в перевозке грузов обусловлены отсутствием звеньев и низким качеством инфраструктуры в региональной транспортной сети и усугубляются такими факторами, как расхождения в технических стандартах, недостаточное использование электронного обмена информацией и недостаточная либерализация транспортных услуг. Прогрессу в области интермодальной интеграции препятствует отсутствие скоординированной политики, ориентированной на инфраструктуру, транспорт и логистику. В целом уровень транспортной связуемости в регионе остается неравномерным, о чем свидетельствует увеличивающийся разрыв между странами с высокими

¹ Alan McKinnon, "Balancing efficiency and resilience in multimodal supply chains", International Transport Forum Discussion Papers (Paris, Organization for Economic Cooperation and Development/International Transport Forum, 2018).

² Здесь и далее под устойчивостью к потрясениям понимают способность системы готовиться к сбоям и потрясениям, переносить их, восстанавливаться после них и приспосабливаться к ним. Если речь идет о транспортных системах, то под устойчивостью к потрясениям часто понимают способность системы обеспечивать бесперебойное предоставление услуг или восстановление до надлежащего уровня обслуживания в установленные сроки.

показателями и отстающими странами, которые зачастую являются странами с особыми потребностями³.

6. Продолжающаяся пандемия коронавирусного заболевания (COVID-19) выдвинула на первый план вопрос о транспортной связуемости, ставший одним из ключевых компонентов усилий по борьбе с пандемией и неотъемлемой частью стратегий восстановления. Поэтому крайне важно, чтобы усилия в этой области не ограничивались восстановлением до уровня транспортной связуемости, который существовал до пандемии, и преследовали цель повышения устойчивости к будущим потрясениям.

7. В настоящем документе содержится анализ основных вопросов, касающихся региональной транспортной связуемости в целях обеспечения эффективности производственно-сбытовых цепочек в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая воздействие продолжающейся пандемии на грузовые транспортные перевозки и пути повышения связуемости вдоль наземных транспортных сетей и обеспечения более тесной связи всего региона с глобальными производственно-сбытовыми цепочками. В нем также освещается проблема перехода к более надежному и устойчивому сектору грузовых перевозок в рамках усилий по восстановлению после пандемии по принципу «лучше, чем было»

II. Связуемость производственно-сбытовых цепочек и пандемия коронавирусного заболевания

8. Пандемия COVID-19 обнажила основные проблемы современных производственно-сбытовых цепочек. Устоявшаяся практика комплектования грузов, малых объемов запасов и поставок точно в срок ограничивает устойчивость международных производственно-сбытовых цепочек к потрясениям, что приводит к дефициту некоторых важнейших товаров и диспропорциям в поставке грузов⁴. Аналогичным образом, пандемия выявила скрытую уязвимость транспортного сектора, поскольку целые сегменты, такие как авиационный сектор, малые и средние транспортные операторы, экспедиторы и многие другие, оказались в кризисной ситуации, столкнувшись с уменьшением спроса, ростом оперативных ограничений и другими проблемами, возникшими в результате пандемии. Фрагментация производственно-сбытовых цепочек и ослабление транспортно-логистического потенциала отрицательно сказываются на национальном потенциале осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года⁵.

9. В то же время Азиатско-Тихоокеанский регион прилагает большие усилия для сохранения транспортной связуемости во время пандемии (см. диаграмму I). Страны-члены сети Азиатских автомобильных дорог сохранили все или значительную часть своих сухопутных границ открытыми для грузовых перевозок. Две трети стран-членов приняли специальные меры по упрощению процедур торговли и перевозок, способствующие более плавному перемещению основных товаров и, во многих случаях, грузов общего назначения. Грузовые перевозки по сети Трансазиатских железных дорог продолжают с небольшими перебоями, что делает железнодорожный транспорт еще более важным звеном в международной торговле, особенно для перевозки основных товаров и предметов медицинского назначения. Аналогичным образом, порты продолжают

³ *Review of Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific 2019: Addressing the Challenges for Freight Transport* (United Nations publication, Sales No. E.20.II.F.2).

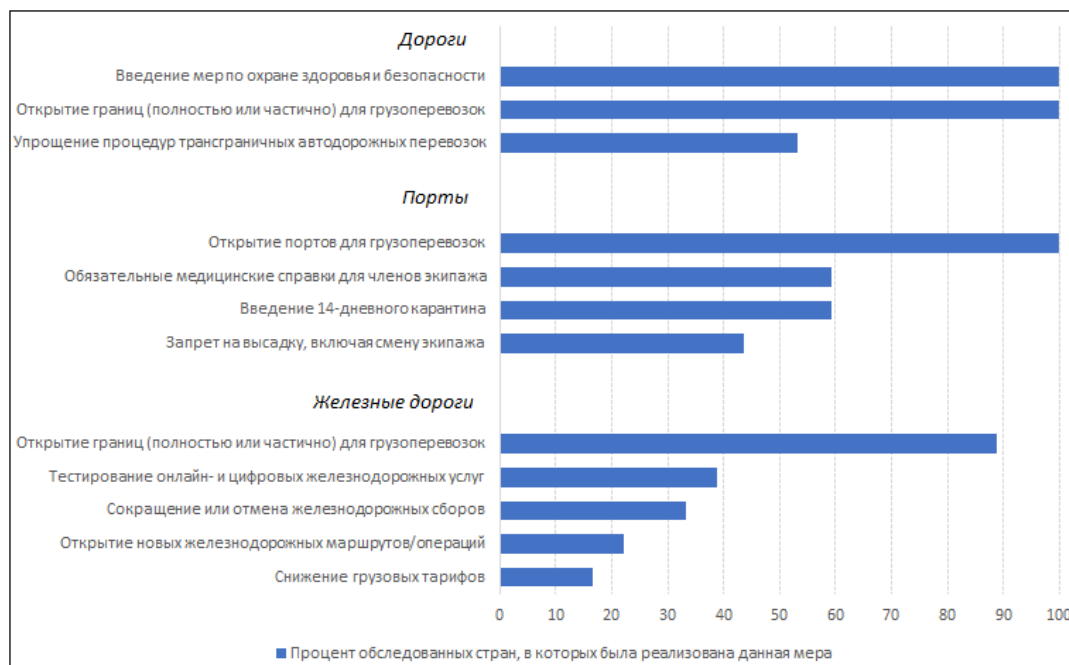
⁴ Jean-Paul Rodrigue, “Coronavirus impacts on trade and supply chains”, presentation made at the METRANS Advisory Board meeting (Los Angeles, United States of America, 2020).

⁵ ESCAP, “Policy responses to COVID-19: transport connectivity in Asia and the Pacific”, 22 April 2020.

функционировать для обеспечения грузовых перевозок, поддерживая основную часть глобальной торговли и препятствуя полному разрыву глобальных производственно-сбытовых цепочек.

Диаграмма I

Осуществление мер по обеспечению транспортной связуемости в странах Азиатско-Тихоокеанского региона во время пандемии коронавирусного заболевания



Источник: расчеты ЭСКАТО на основе онлайн-хранилища данных ЭСКАТО о мерах политики в области транспорта в контексте пандемии COVID-19. См. www.unescap.org/our-work/transport/transport-facilitation-and-connecting-subregional-transport-networks/monitoring-transport-policy-response-covid-19 (по состоянию на 24 июля 2020 года).

10. Пандемия также создала большой импульс для цифровизации и продемонстрировала существование существенного потенциала для более сбалансированного и устойчивого распределения грузовых перевозок по видам транспорта, поскольку возросло значение железнодорожных перевозок, которые позволили компенсировать перебои в автомобильном сообщении⁶.

11. Воздействие пандемии на сектор международных грузовых перевозок в полной мере еще предстоит оценить. Оно значительно различается по регионам и странам и сильно варьируется в зависимости от сегмента отрасли грузовых перевозок (см. таблицу).

⁶ Например, как сообщало агентство China Communications News 22 марта 2020 года, несмотря на перебои, в первом квартале 2020 года железнодорожный экспресс Китай-Европа продемонстрировал устойчивый рост: в общей сложности был отправлен 1941 грузовой поезд и перевезено 174 000 контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте. Количество рейсов, выполняемых грузовыми поездами, и количество перевезенных контейнеров из года в год увеличивается на 15 и 18 процентов, соответственно.

Влияние пандемии коронавирусного заболевания на грузовые перевозки по состоянию на середину июня 2020 года

Транспортный подсектор	Услуги	Мобильность	Финансовые расходы	Спрос на экспедирование грузов
Грузовые перевозки автомобильным транспортом	Внутренние	Отрицательное или неоднородное	Отрицательное	Отрицательное или неоднородное
	Международные			
Грузовые перевозки железнодорожным транспортом	Внутренние	Отрицательное, нейтральное или положительное		
	Международные			
Грузовые перевозки авиатранспортом	Перевозка грузов в багажных отделениях пассажирских самолётов	Отрицательное на большинстве маршрутов и нейтральное или положительное на некоторых маршрутах		Очень отрицательное
	Только груз			Положительное
Грузовые перевозки морским транспортом	Лайнер ближнего плавания	Отрицательное или очень отрицательное		Отрицательное или неоднородное
	Лайнер дальнего плавания			

Источник: ESCAP calculations based on an updated presentation of Lauri Ojala, “The fall and rise of freight transport during the coronavirus pandemic”, given during an International Transport Forum webinar on 23 June 2020.

Примечание: влияние на железнодорожные и автомобильные перевозки, показанное в таблице, было скорректировано на основе оценок секретариата, с тем чтобы отразить ситуацию в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которая отличается от глобальной ситуации по этим двум видам транспорта. Что касается воздушных и морских перевозок, то отраженная в таблице ситуация верна как на глобальном, так и на региональном уровнях.

12. Тем не менее, очевидно, что сбои в транспортном сообщении, вызванные пандемией, скорее всего, окажут сильное и долгосрочное воздействие на международную торговлю. Последние оценки Всемирной торговой организации (ВТО) позволяют предположить, что наибольшие негативные последствия для международной торговли будут связаны с транспортными и путевыми расходами⁷. На эти расходы приходится 15 процентов торговых издержек в сельском хозяйстве, 19 процентов – в сфере услуг, связанных с товарами, таких как розничная и оптовая торговля, и примерно 31 процент – в сфере производства. В связи с масштабами воздействия и строгостью ограничительных мер, включая дополнительные проверки, сокращение часов работы и закрытие дорог и границ, торговые издержки могут возрасти на целых 25 процентов⁸. Меры по ограничению транспортных перевозок могут привести к сокращению глобальных объемов грузовых перевозок до 36 процентов к концу 2020 года, причем

⁷ WTO, “Trade costs in the time of global pandemic”, information note, 12 August 2020.

⁸ Maryla Maliszewska, Aaditya Mattoo and Dominique van der Mensbrugghe, “The potential impact of COVID-19 on GDP and trade: a preliminary assessment”, Policy Research Working Paper, No. 9211 (Washington, D.C., World Bank, 2020).

наибольшее сокращение прогнозируется в Юго-Восточной Азии, Центральной Азии и некоторых районах Южной Азии⁹.

13. Наконец, значительные финансовые потери, понесенные транспортным сектором, окажут долгосрочное воздействие на его конкурентоспособность после пандемии, если не будут приняты необходимые меры на этапе восстановления. Наибольшие финансовые потери приходится на сектор авиаперевозок, однако ожидается, что в 2020 году оборот международных автомобильных грузоперевозок также сократится на 18 процентов, или примерно на 652 млрд долл. США. В Азии ожидаемое сокращение составит 21 процент¹⁰. Сектор железнодорожных грузоперевозок пострадал значительно меньше, чем сектор автомобильных грузоперевозок, и оказался особенно устойчивым в странах Азии, однако общие потери железнодорожного сектора могут составить 1,7 миллиардов долларов США в 2020 и 2021 годах¹¹.

14. Вышеизложенные соображения должны лечь в основу стратегий по расширению и корректировке текущих инициатив по совершенствованию грузоперевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

III. Повышение уровня связуемости вдоль региональных сетей наземного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе

A. Сеть Азиатских автомобильных дорог

15. С учетом поправок, внесенных в Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог в 2019 году, эта сеть в настоящее время охватывает более 145 000 км, включая дополнительные 15 000 км автомагистралей в Китае.

16. Хотя сеть продолжает расширяться, качество ее маршрутов по-прежнему вызывает озабоченность. Большая часть сети состоит из дорог класса II (38 процентов), за которыми следуют автомагистрали и дороги класса I (35 процентов), однако сообщается, что в некоторых странах Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии более 50 процентов маршрутов Азиатских автомобильных дорог относятся к классу III или ниже¹². Эти неудовлетворительные условия продолжают негативно влиять на работу автотранспорта, приводя к увеличению заторов на дорогах, транспортных расходов, дорожно-транспортных происшествий, выбросов и других внешних воздействий на окружающую среду.

17. Необходимо не только повышать качество инфраструктуры вдоль сети, но и развивать оперативную связуемость за счет дальнейшего согласования применимых стандартов; использования новых технологий и автоматизации; и, в свете последних событий, координации политических мер реагирования на пандемии и аналогичные потрясения.

1. Улучшение оперативной связуемости в рамках сети Азиатских автомобильных дорог

18. В Региональных стратегических рамках для упрощения процедур

⁹ International Transport Forum, "COVID-19 transport brief: how badly will the coronavirus crisis hit global freight?", 11 May 2020.

¹⁰ International Road Transport Union, *COVID-19 Impacts on the Road Transport Industry* (Geneva, 2020).

¹¹ International Union of Railways, "First estimation of the global economic impact of COVID-19 on rail transport", July 2020.

¹² ЭСКАТО, база данных Азиатских автомобильных дорог. См. www.unescap.org/resources/asian-highway-database (по состоянию на 15 июля 2020 года).

международных автомобильных перевозок отмечается существование серьезных пробелов в области согласования региональных стандартов, касающихся международных автомобильных перевозок. Это, в частности, касается веса, габаритов и выбросов дорожных транспортных средств, используемых в международных перевозках, о чем свидетельствует оценка, проведенная секретариатом в рамках проекта по укреплению потенциала государств-членов ЭСКАТО в области согласования стандартов, касающихся веса, габаритов и выбросов дорожных транспортных средств, в целях упрощения процедур перевозок в рамках сети. Различия в этих стандартах создают дополнительные транспортные расходы, так как транспортным операторам необходимо приобретать дополнительные транспортные средства, увеличивать количество поездок и получать необходимые разрешения и сертификаты.

19. Оценка проекта показывает возможности для дальнейшего согласования стандартов, касающихся габаритов, веса и выбросов грузовых транспортных средств. Вместе с тем, для того чтобы такое согласование принесло ощутимые результаты, необходимо рассмотреть полный набор дополнительных мер, включающих взаимное признание странами-участницами актов технического осмотра и региональную систему автомобильных весов и измерительных станций¹³.

20. Параллельно с необходимостью согласования технических стандартов приоритетным направлением остается дальнейшая либерализация прав на перевозку по маршрутам сети. Серьезный шаг в этой области был сделан, когда стороны Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог (Китай, Монголия и Российская Федерация) приступили к его реализации сразу же после первого заседания Совместного комитета, созданного для контроля за реализацией Соглашения, состоявшегося 3 и 4 июля 2019 года в Маньчжурии, Китай. Еще одним важным шагом стала организация первого заседания Совместного комитета, созданного в рамках Соглашения между правительствами государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Заседание, проведенное при поддержке секретариата в партнерстве с Шанхайской организацией сотрудничества, состоялось в Сямыни, Китай, 13–14 декабря 2018 года с участием всех девяти действующих сторон Соглашения.

2. Переход к «умной» сети Азиатских автомобильных дорог

21. Использование ИКТ набрало высокую динамику в работе, связанной с сетью, и пандемия высветила настоятельную необходимость внедрения новых технологий, особенно бесконтактных решений.

22. Большинство инструментов и моделей упрощения процедур перевозок, используемых секретариатом, содействуют использованию новых технологий. В частности, его Стандартная модель систем логической информации представляет собой практическое руководство по созданию систем электронного обмена информацией для облегчения таможенной очистки грузов, транспортных средств и экипажей, а также уплаты пошлин и других налогов¹⁴.

23. Поддержка внедрения новых технологий, таких как высокоавтоматизированные и полностью автоматизированные транспортные средства для дальних грузоперевозок по сети, станет важным шагом в этой

¹³ ESCAP, *Strengthening the Capacity of ESCAP Member States to Harmonize Standards on Weights, Dimensions and Emissions of Road Vehicles for Facilitation of Transport along the Asian Highway Network: Study Report 2019* (Bangkok, 2019).

¹⁴ См. E/ESCAP/MCT(3)/11, приложение V.

области. Эти технологии помогут сократить потребление топлива, заторы на дорогах и количество дорожно-транспортных происшествий, а также, в контексте нынешней пандемии, защитить здоровье экипажа и персонала, пересекающего границу. Однако для внедрения таких технологий требуется общее региональное понимание принципов технологий автоматизированного вождения. Решающее значение также имеет региональное сотрудничество, когда речь идет о требованиях, предъявляемых к пересечению границ высоко- или полностью автоматизированными транспортными средствами, что расширяет круг требований к традиционной инфраструктуре и инициатив по упрощению процедур перевозок. В этом контексте секретариат в настоящее время осуществляет проект, направленный на исследование обоснованности концепции и нормативной перспективы использования высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в рамках сети.

3. Координация усилий по реагированию на чрезвычайные ситуации вдоль сети Азиатских автомобильных дорог

24. Разрозненные политические меры реагирования на пандемию выявили недостатки в региональном сотрудничестве в области трансграничных перевозок во время пандемий и других потрясений. Признавая это, секретариат опубликовал специальную концептуальную записку о мерах в области политики в отношении COVID-19 и транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и создал специальную веб-страницу для мониторинга мер в области политики, принимаемых в рамках региональной транспортной сети¹⁵. Секретариат также провел несколько онлайн-совещаний по COVID-19 и транспортной связуемости, включая совещание группы экспертов по безопасной и бесперебойной транспортной связуемости вдоль сети Азиатских автомобильных дорог во время и после пандемии 25 июня 2020 года¹⁶.

25. Группа экспертов провела обзор значительных усилий, прилагаемых государствами-членами для обеспечения бесперебойного осуществления основных автомобильных перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог. Она особо отметила основные шаги, которые были предприняты в области цифровизации и упрощения процедур трансграничных перевозок в рамках мер реагирования на COVID-19. В то же время она выразила серьезную озабоченность по поводу состояния региональной связуемости и напомнила, что региональное сотрудничество является наиболее эффективным средством реагирования во время кризиса и после него. В этом контексте группа экспертов рекомендовала странам-членам сети рассмотреть общие меры реагирования и региональные механизмы, включая следующее: а) создание централизованного источника информации о национальных мерах, затрагивающих региональные транспортные связи; б) разработка рекомендаций по стандартизированным процедурам и формальностям трансграничных грузовых перевозок в особых обстоятельствах, таких как пандемии; и с) рассмотрение региональных или субрегиональных механизмов осуществления совместных коллективных действий, таких как создание «зеленых» полос или коридоров, взаимное признание или отказ от транспортных документов и другие соответствующие меры.

26. Это мнение было поддержано экспертами по транспорту из 10 стран Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), которые приняли участие в совместном вебинаре по вопросам сохранения транспортной связуемости и повышения устойчивости грузовых перевозок в АСЕАН, организованном секретариатом ЭСКАТО и проведенном 9 июля 2020 года в

¹⁵ ESCAP, "Policy responses to COVID-19."

¹⁶ См. www.unescap.org/events/virtual-expert-group-meeting-safe-and-seamless-transport-connectivity-along-asian-highway.

сотрудничестве с Международным транспортным форумом и секретариатом АСЕАН. В ходе вебинара представители обратились с просьбой оказать поддержку их странам в разработке руководящих принципов восстановления для обеспечения надежной и устойчивой связуемости с уделением особого внимания трансграничным автомобильным перевозкам.

27. Во исполнение этих просьб секретариат приступил к разработке технических и политических инструментов в поддержку более согласованного подхода к реагированию на пандемии в контексте трансграничных перевозок. Такие согласованные ответные меры могут быть достигнуты путем разработки региональных или субрегиональных руководящих принципов реагирования на пандемии и мер по восстановлению, связанных с трансграничными грузоперевозками. Положительную роль может также сыграть включение согласованных типовых положений в существующие региональные или двусторонние транспортные соглашения. Для содействия прогрессу в этой области секретариат мобилизовал дополнительные ресурсы в рамках общесистемного проекта быстрого реагирования Организации Объединенных Наций, озаглавленного «Транспорт и торговая связуемость в эпоху пандемий: решения Организации Объединенных Наций по бесконтактным, бесперебойным и совместным перевозкам и торговле» (“Transport and trade connectivity in the age of pandemics: United Nations solutions for contactless, seamless and collaborative transport and trade”).

В. Сеть Трансазиатских железных дорог

28. Рост объемов международных грузовых перевозок по коридорам сети Трансазиатских железных дорог в последние годы и даже во время пандемии¹⁷ подчеркнул огромные преимущества международных железнодорожных перевозок, в том числе их более высокую устойчивость к пандемиям и аналогичным потрясениям. Нынешний кризис, вызванный пандемией, можно рассматривать как возможность для железнодорожного транспорта укрепить его сравнительные преимущества путем согласования электронного обмена между операторами железнодорожных сетей, развития цифровизации и расширения масштабов использования «умных» железнодорожных решений¹⁸.

1. Согласование электронного обмена информацией на железнодорожном транспорте

29. Вопросам, связанным с упрощением процедур международных железнодорожных перевозок, уделяется все большее внимание в регионе, и Комитет по транспорту на своей пятой сессии принял к сведению проект основного плана повышения эффективности функционирования пунктов пересечения границ по железной дороге на сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами. Комитет признал, что общее понимание вопросов, определенных в проекте основного плана, которые включают электронный обмен информацией между операторами железнодорожных сетей и между операторами железнодорожных сетей и контрольными ведомствами, будет играть важную роль в устранении причин неэффективности международных железнодорожных перевозок (ESCAP/CTR/2018/8, пункт 29).

¹⁷ Количество грузовых поездов на маршруте Китай - Европа выросло на 36 процентов по сравнению с первым полугодием 2020 года и составило 5 122. См. Global Times, “China-Europe cargo train reaches 1,169 in June, setting a new record”, 15 July 2020. См. www.globaltimes.cn/content/1046043.shtml.

¹⁸ ESCAP and Organization for Cooperation between Railways, “Joint ESCAP-OSJD statement: strengthening international railway transport for a more sustainable transport connectivity in the aftermath of COVID-19 pandemic”, 8 July 2020. См. www.unescap.org/covid19.

30. Вопрос об электронном обмене информацией между операторами железнодорожных сетей был дополнительно рассмотрен Рабочей группой по сети Трансазиатских железных дорог на ее 6-м заседании, состоявшемся в декабре 2019 года. Рабочая группа признала, что разрозненные инициативы, несогласованные друг с другом, могут препятствовать бесперебойному потоку информации по железнодорожным коридорам и приводить к неоправданным задержкам на пунктах пересечения границ. Она просила секретариат провести консультации с заинтересованными странами-членами для выявления хорошо зарекомендовавших себя методов и изучения возможности заключения многостороннего соглашения по этому вопросу (ESCAP/TARN/WG/2019/6, пункт 17).

31. 7 и 8 июля 2020 года ЭСКАТО и Организация сотрудничества железных дорог провели совместное виртуальное совещание экспертов по проблемам и возможностям международных железнодорожных перевозок по сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами во время пандемии¹⁹. Участники совещания подтвердили необходимость создания надлежащего механизма для согласования электронного обмена информацией между операторами железнодорожных сетей и между железнодорожными и контролирующими ведомствами. Секретариат готов поддержать стороны в этой важной инициативе.

2. Развитие цифровизации и внедрение «умных» железнодорожных услуг

32. Кризис, разразившийся в результате пандемии, предоставляет операторам железнодорожных сетей региона возможность выйти на новый уровень цифровизации и внедрить «умные» железнодорожные решения, которые еще больше повысят операционную эффективность, снизят затраты и увеличат конкурентоспособность железнодорожного транспорта по всей сети.

33. Цифровизация железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе сопряжена с многочисленными проблемами, такими как цифровой разрыв, разные уровни развития железных дорог и озабоченность по поводу защиты данных и кибербезопасности. Поэтому для использования всего потенциала цифровизации железнодорожного транспорта региона необходима рамочная основа, включающая в себя следующее: а) региональный консенсус по ключевым областям, подлежащим цифровизации, а также путь к расширению масштабов деятельности; б) план действий по оказанию поддержки операторам железнодорожного транспорта в странах, не имеющих выхода к морю, и наименее развитых странах в переходе к цифровизации; и с) платформа для обмена опытом цифровизации железнодорожного транспорта и его изучения.

34. В целях оказания поддержки операторам железнодорожных сетей региона секретариат в рамках вышеупомянутого проекта по обеспечению транспортной и торговой связуемости в эпоху пандемий подготовил исследование, посвященное «умным» железнодорожным решениям во время пандемий. Основные области, в которых были разработаны такие решения, включают: а) операции; б) техническое обслуживание; в) охрана и безопасность; г) подвижной состав; д) пункты пересечения границ; е) интермодальные связи; ж) ориентация на клиентов; и з) финансирование. Рекомендации, подготовленные по итогам исследования, и предлагаемые рамки для цифровизации железнодорожного транспорта в регионе будут представлены Рабочей группе на ее следующем совещании, которое состоится в 2021 году.

¹⁹ См. www.unescap.org/events/joint-escap-osjd-virtual-meeting-experts-challenges-opportunities-international-railway.

С. «Сухие порты» и интермодальные перевозки

35. «Сухие порты», как и все интермодальные объекты, помогают соответствовать требованиям производственно-сбытовых цепочек, совмещая автомобильные и железнодорожные подъездные пути с таможенным оформлением, складированием, комплектованием и распределением, производством и другими видами хозяйственной деятельности вдоль транспортных коридоров. Межправительственное соглашение о «сухих портах» предусматривает скоординированное развитие региональной транспортно-логистической системы и служит дополнением к межправительственным соглашениям по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог в целях содействия интеграции видов транспорта на этапе планирования инфраструктуры в поддержку общей региональной мультимодальной сети.

36. Несмотря на сохраняющийся интерес к «сухим портам» и другим интермодальным транспортным объектам, государства-члены продолжают испытывать трудности и проблемы в их развитии и эксплуатации из-за недостаточной развитости инфраструктуры, организационных вопросов, недостаточного внедрения новых технологий и других факторов. Эти проблемы свидетельствуют о сохраняющейся потребности в развитии потенциала и оказании технической помощи в процессе содействия развитию «сухих портов». Дополнительные усилия необходимы также для получения большей выгоды от динамичного развития «сухих портов» в регионе.

1. Комплексный подход

37. «Сухие порты» имеют ключевое значение для обеспечения эффективности перевозок, так как они играют роль точек конвергенции, в которых существует возможность синхронизации различного взаимодействия между разными видами транспорта, операторами и поставщиками услуг. Этими объектами могут воспользоваться очень многие заинтересованные стороны, например руководство портов и местные или национальные органы власти, которые могут использовать их для осуществления целого ряда экономических, социальных и экологических стратегий. Таким образом, вопросы, связанные с развитием и эксплуатацией «сухих портов», особенно «сухих портов» международного значения, могут решаться более эффективно, если рассматривать их комплексно в одном ряду с вопросами, связанными с международными интермодальными транспортными коридорами, и в качестве неотъемлемой части этих вопросов.

38. На своем 3-м заседании, состоявшемся в ноябре 2019 года, Рабочая группа по «сухим портам» подчеркнула необходимость учитывать развитие «сухих портов» в более широком контексте международных интермодальных транспортных и экономических коридоров и укреплять каталитическую функцию «сухих портов» в переходе к устойчивым перевозкам и расширению экономических и социальных благ транспортной связуемости. Она просила секретариат продолжить рассмотрение вопроса о взаимосвязанном развитии интермодальных транспортных коридоров, включая транспортные коридоры, соединяющие Азию и Европу, и «сухие порты», расположенные вдоль таких коридоров.

2. Цифровые решения

39. Применение ИКТ в транспортных операциях, включая интермодальные и мультимодальные перевозки с использованием «сухих портов», повышает надежность и безопасность перевозки грузов и позволяет упростить таможенные и другие контрольные формальности в «сухих портах». В связи с нынешней

интенсивной цифровой трансформацией транспортной отрасли и повышением актуальности бесконтактных решений, особенно в свете пандемии, быстрое развертывание и внедрение ИКТ в «сухих портах» настоятельно необходимо для обеспечения их конкурентоспособности на рынке транспортных услуг.

40. В этой области произошли важные события, такие как реализация экспериментального проекта по мультимодальным перевозкам грузов морским и железнодорожным транспортом с использованием электронного обмена данными на всех этапах в Российской Федерации, начиная с 2019 года, на основе общего подхода и рекомендаций, содержащихся в исследовании ЭСКАТО по информационным технологиям, проведенном в 2017 году. Как было подчеркнуто Рабочей группой на ее 3-м заседании, необходимо приложить больше усилий для продвижения инновационных решений и бизнес-моделей в области интермодальных и мультимодальных транспортных операций, а также для разработки общерегионального стратегического видения цифровых транспортных коридоров. Соответственно, секретариат сосредоточил свои самые последние мероприятия по развитию потенциала на внедрении и реализации цифровых решений для «сухих портов», расширив деятельность, связанную с Региональными рамками планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения, с тем чтобы охватить цифровые решения для «сухих портов».

3. Разработка правовых основ для интермодальных и мультимодальных транспортных операций

41. Интермодальные перевозки направлены на рациональное использование существующих объектов, удовлетворяют требованиям глобальных производственно-сбытовых цепочек и способствуют более сбалансированному разделению видов транспорта. Однако существующая правовая база для мультимодальных перевозок не отражает изменений в транспортных структурах, технологиях и рынках. Она по-прежнему состоит из нескольких международных конвенций, призванных регулировать перевозки с использованием одного вида транспорта, различных региональных и субрегиональных соглашений, национальных законов и стандартных срочных контрактов.

42. На своем 3-м заседании Рабочая группа подчеркнула необходимость совершенствования правовой базы для международных мультимодальных транспортных операций в поддержку эффективного функционирования «сухих портов» и интермодальных транспортных коридоров. В этой связи секретариат осуществляет проект по развитию потенциала в области согласованного правового режима мультимодальных перевозок, который в наибольшей степени отвечал бы потребностям государств-членов.

IV. Соединение Азиатско-Тихоокеанского региона с глобальными производственно-сбытовыми цепочками

A. Стремление к устойчивой морской связуемости

43. Благодаря своему конкурентному преимуществу в перевозке больших объемов грузов на дальние расстояния на долю морского транспорта приходится более 80 процентов от объема мировой товарной торговли, что делает его жизненно важным звеном в глобальной экономике для большинства, если не для всех стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

44. Как было подчеркнуто в тематическом исследовании семьдесят шестой сессии Комиссии, озаглавленном «Смена парусов: ускорение региональных действий в целях обеспечения устойчивости океанов в Азиатско-Тихоокеанском

регионе» ("Changing Sails: Accelerating Regional Actions for Sustainable Oceans in Asia and the Pacific"), все еще существуют значительные проблемы, связанные с соединением региона с основными судоходными маршрутами. В частности, малые островные развивающиеся государства Тихого океана по-прежнему демонстрируют самые низкие в мире уровни морской связуемости.

45. В то же время Азиатско-Тихоокеанский регион обладает потенциалом для того, чтобы возглавить глобальный переход к более устойчивой морской связуемости путем обеспечения соблюдения глобальных правил и документов и укрепления регионального сотрудничества. Соответственно, в своей резолюции 76/1 об укреплении сотрудничества в целях поощрения сохранения и устойчивого использования океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятой на семьдесят шестой сессии Комиссии, Комиссия призвала к систематическому региональному диалогу по вопросам устойчивой морской связуемости в рамках ее работы по поощрению устойчивой транспортной связуемости в регионе. Секретариат организует этот диалог, мобилизуя существующие институциональные платформы и используя партнерские связи с Международной морской организацией (ИМО) и Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД).

46. В рамках регионального сотрудничества необходимо будет рассмотреть вопрос об обеспечении всеохватывающего характера морской связуемости и содействовать переходу к более рациональному использованию окружающей среды в судоходстве. Ключевым аспектом этой работы является содействие комплексному подходу к устойчивому судоходству, в рамках которого меры, ориентированные на порты, дополняли бы меры, принимаемые ИМО. В настоящее время развитие портов в регионе осуществляется под руководством портовых властей и операторов терминалов в соответствии с их индивидуальными возможностями и приоритетами, а также с учетом стадии развития порта. Для того чтобы направлять развитие портов в направлении большей устойчивости, секретариат подготовил руководящие принципы в отношении глобальной и региональной передовой практики^{20,21}.

47. Как и в других секторах транспорта, цифровизация и «умные» технологии являются центральным элементом современного развития портов и морских перевозок. Переход к «умным портам», в которых новые технологии и цифровизация используются для рационализации и упорядочения портовой деятельности, доказал свою жизнеспособность в качестве стратегии, направленной на обеспечение как экономической эффективности, так и экологических показателей. Это одинаково верно и в нормальных условиях, и во времена сильных потрясений, о чем свидетельствуют предпринятые на национальном уровне ответные меры в связи с пандемией.

48. Даже если в целом морской транспорт продолжил функционировать, несмотря на связанные с пандемией сбои, кризис вновь вывел проблему устойчивости портов, которые и без того уже в значительной степени подвержены потрясениям, связанным с изменением климата и природными климатическими явлениями. С учетом этого секретариат приступил к осуществлению двух исследовательских проектов в Азиатско-Тихоокеанском регионе по поддержке стратегий развития «умных» портов и содействию устойчивому и жизнеспособному развитию портов в целях создания благоприятных условий для устойчивой морской связуемости. Эта работа и связанные с ней мероприятия осуществляются в тесном сотрудничестве с ИМО и ЮНКТАД.

²⁰ ESCAP, "Strengthening transport connectivity from/to port for selected countries", April 2018.

²¹ ESCAP, Sustainable Port Development and Improving Port Productivity in ESCAP Member Countries (Bangkok, 2020).

В. Поддержка устойчивого транспортного сообщения между Азией и Европой

49. Надежное и устойчивое транспортное сообщение между Азией и Европой способствует большей экономической интеграции, более эффективному распределению ресурсов и дальнейшему росту взаимовыгодной международной торговли на Евразийском континенте.

50. За последние три десятилетия было начато осуществление многих инициатив по улучшению транспортного сообщения между Азией и Европой. Такие инициативы на международном уровне включают широкий спектр мероприятий, проводимых региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, в частности Европейской экономической комиссией (ЕЭК) и ЭСКАТО; инициативу «Встреча Азия-Европа», в рамках которой раз в два года проводятся совещания министров транспорта; и 13 железнодорожных транспортных коридоров, большинство из которых связывают Северо-Восточную и Центральную Азию с Восточной Европой, предложенных Организацией сотрудничества железных дорог. Кроме того, были созданы специальные платформы для решения проблемы транспортных «узких мест» в нескольких субрегионах, частично связанных с сообщением Азия – Европа, например Специальная программа Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии и Программа Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества. Несколько инициатив на национальном уровне также направлены на то, чтобы связать эти два региона воедино в качестве одного континента, включая инициативу правительства Китая «Пояс и путь», инициативу правительства Республики Корея «Евразия», усилия правительства Российской Федерации по содействию развитию Транссибирской железнодорожной магистрали для грузовых перевозок между Азией и Европой, а также инициативу правительства Казахстана «Западная Европа и Западный Китай». Важность улучшения сообщения между Азией и Европой для ускоренного осуществления Повестки дня на период до 2030 года была недавно подчеркнута на 5-й Встрече министров транспорта стран – участниц форума «Азия-Европа», состоявшейся в декабре 2019 года.

51. Пандемия продемонстрировала, что Азия и Европа остаются ключевыми торговыми партнерами, и подчеркнула высокий спрос на межрегиональную торговлю и, следовательно, на транспортировку товаров между регионами. Во время пандемии перевозка контейнеров по железной дороге между Азией и Европой была относительно стабильной и даже продемонстрировала некоторые признаки роста²². Это свидетельствует о том, что дальнейшее укрепление устойчивых транспортных связей между Азией и Европой после пандемии станет важным элементом восстановления более продуманной и устойчивой к кризисам международной торгово-транспортной системы, охватывающей Евразийский континент.

52. В декабре 2016 года третья Конференция министров по транспорту приняла Декларацию министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в которой она приняла решение работать над созданием межрегионального координационного комитета по транспорту между Азией и Европой в сотрудничестве с ЕЭК. В этом контексте секретариат осуществляет проект по объединению транспортных инфраструктурных сетей в Азии и Европе в поддержку межрегиональной устойчивой транспортной связуемости, направленный на поддержку создания вышеупомянутого межрегионального комитета путем определения приоритетных областей межрегионального сотрудничества по устранению правовых, технологических и инфраструктурных

²² Railway Gazette, “COVID-19 could push more Asia–Europe freight to rail”, 9 April 2020.

«узких мест» и интеграции существующих транспортных сетей в Азии и Европе (см. ESCAP/CTR/2020/1).

53. Результаты исследования, проведенного в рамках проекта, содержат обзор существующих инициатив в области транспортного сообщения между Азией и Европой, резюме рекомендаций и предложений в отношении институциональных механизмов для дальнейшей поддержки их реализации, включая межрегиональный координационный комитет. Специальное межрегиональное совещание группы экспертов по вопросам транспортной связуемости между Азией и Европой, состоявшееся в Бангкоке в январе 2019 года, подтвердило серьезную заинтересованность участвующих стран в дальнейшем расширении транспортного сообщения между Азией и Европой и необходимость продолжения межрегионального диалога между государствами-членами двух региональных комиссий Организации Объединенных Наций по соответствующим вопросам.

54. В то же время практическая целесообразность создания межрегионального координационного комитета обусловлена масштабами мандатов обеих региональных комиссий. Хотя согласно вышеупомянутой Декларации министров и резолюции 73/4 Комиссии ЭСКАТО полностью уполномочена вести работу по созданию координационного комитета, мандат, предоставленный Комитету по внутреннему транспорту ЕЭК на его восемьдесят первой сессии в феврале 2019 года, ограничивался просьбой к секретариату ЕЭК продолжать налаживать сотрудничество с секретариатом ЭСКАТО, с тем чтобы изучить возможности для совместной организации в Женеве – наиболее экономически эффективным способом – консультаций между ЕЭК и ЭСКАТО, открытых для всех государств-членов ЕЭК и ЭСКАТО, по проблематике устойчивой транспортной связуемости, а также представить результаты этих усилий на восемьдесят второй сессии Комитета по внутреннему транспорту и сформулировать предложения для будущего сотрудничества²³.

55. Впоследствии секретариаты ЕЭК и ЭСКАТО совместно организовали консультацию, которая состоялась в Женеве 30 октября 2019 года и стала платформой для общего обмена информацией об усилиях по укреплению межрегиональных устойчивых транспортных связей в контексте интермодальных перевозок и логистики, включая инфраструктурную и оперативную связуемость, а также по вопросам охраны, безопасности и экологии в связи с комплексными интермодальными перевозками и логистикой. Сообщив об итогах регионального форума на своей восемьдесят второй сессии в феврале 2020 года, Комитет по внутреннему транспорту не принял никаких решений о продлении мандата секретариата ЕЭК.

56. С учетом этого Комитету предлагается и далее периодически организовывать межрегиональные форумы по вопросам устойчивого транспортного сообщения между Азией и Европой в качестве оптимального на данный момент способа сотрудничества и координации усилий в интересах соответствующих политиков и заинтересованных сторон в сфере транспорта в обоих регионах.

С. Соединение стран с особыми потребностями с международными производственно-сбытовыми цепочками

57. Несмотря на улучшения в развитии транспортной инфраструктуры и упрощение процедур перевозок в последние годы, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства в

²³ См. ECE/TRANS/288, пункт 114.

Азиатско-Тихоокеанском регионе продолжают сталкиваться с проблемами в доступе к региональным и глобальным рынкам. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могли бы извлечь выгоду из более эффективного использования новых технологий в транзитных операциях и расширения сотрудничества по международным железнодорожным коридорам. Малым островным развивающимся государствам необходимо сочетать национальные реформы с региональными программами сотрудничества в целях расширения их морской связуемости.

1. Эксплуатация электронных транзитных транспортных систем

58. Электронное отслеживание автотранспортных средств и автоматические транзитные системы могут значительно улучшить транспортную связуемость развивающихся стран Азии, не имеющих выхода к морю, путем упорядочения процедур пересечения границ²⁴. Они также могут укрепить национальный потенциал для решения проблем, связанных с пандемиями, аналогичными COVID-19, путем содействия введению региональных коридоров с облегченными грузовыми потоками, известных как «зеленые» полосы или «зеленые» коридоры, и оказания помощи в мониторинге состояния автотранспортных средств и грузов и здоровья водителей.

59. В процедурах упрощения транзитных перевозок все шире используются электронные системы отслеживания грузов²⁵. Растущий спрос и развивающиеся технологии привели к разработке многих электронных решений в области отслеживания. В настоящее время доступны различные решения для электронного отслеживания грузов и транспортных средств. Определение минимальных требований к ним будет одной из приоритетных мер по обеспечению максимального упрощения процедур транзита. Секретариат готов оказать необходимую техническую помощь в разработке и введении в действие электронной транзитной транспортной системы с использованием технологий отслеживания.

2. Внедрение механизмов координации железнодорожных коридоров

60. Механизмы координации коридоров могут быть очень полезны для развития международных железнодорожных перевозок в развивающихся странах Азии, не имеющих выхода к морю. Эти механизмы играют важную роль в поиске конкретных решений для устранения физических и нефизических барьеров на пути грузопотоков по коридорам. Они помогают отслеживать эффективность работы коридоров, выявлять существующие проблемы и возможные новые рынки, а также вовлекать все заинтересованные стороны, в том числе частный сектор и все службы пограничного контроля, в создание решений по устранению недостатков в логистике.

61. Соответственно, секретариат при финансовой поддержке Исламского банка развития и совместно с Организацией экономического сотрудничества проводит исследование, посвященное коммерциализации железнодорожного коридора

²⁴ С выводами и рекомендациями практикума по наращиванию потенциала в области применения новых технологий при упрощении процедур транзита в целях улучшения транспортного сообщения не имеющих выхода к морю развивающихся стран в Центральной Азии, который был совместно организован ЭСКАТО и Шанхайской организацией сотрудничества и проведен в Ташкенте в ноябре 2019 года, можно ознакомиться по адресу www.unescap.org/events/capacity-building-workshop-application-new-technologies-transit-facilitation-enhancing.

²⁵ В Восточной Африке использование электронного отслеживания грузов позволило сократить время, необходимое для доставки грузов из пунктов пересечения границы, с шести до полутора дней. See Trademark East Africa, “Regional electronic cargo tracking system unveiled” (n.d.). См. www.trademarka.com/news/regional-electronic-cargo-tracking-system-unveiled (по состоянию на 15 июля 2020 года).

между Казахстаном, Туркменистаном и Исламской Республикой Иран. Целью проекта является разработка механизма координации коридоров для улучшения координации между операторами железнодорожных сетей и другими заинтересованными сторонами, вовлеченными в процесс поддержки эффективных операций на данном коридоре.

3. Укрепление морской связуемости малых островных развивающихся государств

62. В то время как для Тихоокеанского региона в целом характерен высокий уровень морской связуемости, малые и отдаленные острова в Тихоокеанском субрегионе по-прежнему сталкиваются со структурными трудностями, обусловленными взаимосвязанными географическими, экономическими, демографическими и институциональными факторами, которые подрывают их способность ликвидировать разрыв в транспортном сообщении. Кроме того, из-за пандемии судоходные компании сокращают число заходов в порты, что с большей вероятностью отрицательно скажется на малых портах в Тихоокеанском субрегионе.

63. Существует ряд политических мер, которые малые островные развивающиеся государства могут принимать для улучшения морской связуемости, например изучение возможностей повышения эффективности в малых масштабах, увязывание их транспортных операций с местными и региональными производственно-сбытовыми цепочками и «веерными» системами, а также поддержка энергоэффективных и экологически чистых решений. Они могут также воспользоваться дополнительными преимуществами новых технологий, особенно тех, которые связаны с более чистым и эффективным использованием энергии.

64. В то же время стратегии судоходства будут оставаться одним из основных факторов, поскольку сектор судоходства продолжает становиться все более сконцентрированным, и эта тенденция особенно заметна в Тихоокеанском субрегионе. Для стимулирования судоходных компаний следует рассмотреть вопрос о дополнении и расширении региональных систем комиссионных сборов, а также конкретные финансовые меры по стимулированию обновления флота и диверсификации услуг в области судоходства.

65. Эти усилия должны дополняться укреплением регионального сотрудничества. В этой связи необходимо изучить возможности сотрудничества Юг-Юг на основе опыта и знаний нескольких стран Азии, которые стали общепризнанными лидерами в области морских сообщений или сумели совершить качественный скачок в этой области в течение последнего десятилетия²⁶.

V. Восстановление по принципу «лучше, чем было»: инвестиции в повышение устойчивости и переход к устойчивым перевозкам

66. Устойчивость грузовых перевозок является давней проблемой. Однако она стала особенно актуальной в связи с нарастанием негативных внешних эффектов в транспортном секторе, которые подрывают осуществление Повестки дня на период до 2030 года. Пандемия придала более неотложный характер вопросу о жизнестойкости и переходе к большей устойчивости в соответствии с общемировым стремлением к восстановлению по принципу «лучше, чем было».

²⁶ *Changing Sails: Accelerating Regional Actions for Sustainable Oceans in Asia and the Pacific* (United Nations publication, Sales No. E.20.II.F.15).

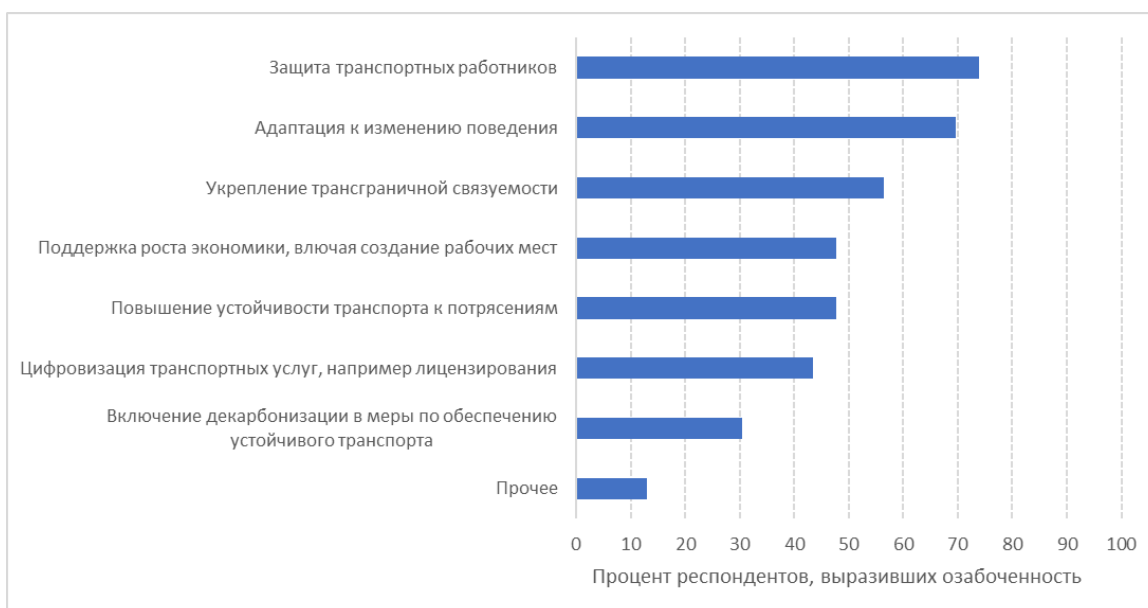
67. Все чаще меры реагирования на пандемию, связанные с транспортом, имеют сильную экологическую составляющую. Это является результатом усиления импульса, приданного международным железнодорожным и водным перевозкам, а также использования «умных» транспортных и логистических методов, которые, как правило, приносят экологические выгоды за счет оптимизации транспортных и логистических операций. По мере отступления пандемии важно будет в максимально возможной степени сохранить использование многочисленных методов профилактики и новых технологий, а также более широкое использование более экологически безопасных видов транспорта и избегать возврата к неустойчивому статус-кво.

68. Жизнестойкость и устойчивость неразрывно связаны между собой; повышение надежности транспортного сообщения должно привести к повышению эффективности системы, и эффективность часто позитивно соотносится с устойчивостью. Например, повышение эффективности, снижающее потребление энергии, приведет к сокращению выбросов.

69. Все компоненты устойчивого развития транспорта, а именно экономические, социальные и экологические компоненты, особенно актуальны в контексте пандемии и восстановления, поскольку они связаны с обеспечением бесперебойного функционирования грузового транспорта и эффективной работы системы в целях получения постоянных экономических выгод, охраны здоровья и безопасности транспортных работников и воздействия деятельности по обеспечению транспортного сообщения на окружающую среду. Идеи большей устойчивости и жизнестойкости становятся все более популярными в Азиатско-Тихоокеанском регионе, но по-прежнему уступают место более насущным практическим и экономическим проблемам (см. диаграмму II).

Диаграмма II

Серьезная озабоченность ведомств, ответственных за грузоперевозки, в Азиатско-Тихоокеанском регионе в связи с ожидаемым восстановлением после коронавирусного заболевания



Источник: на основе обследования ЭСКАТО по вопросу о мерах политики в области грузовых перевозок в связи с COVID-19, проведенного в июне и июле 2020 года.

70. Существует настоятельная необходимость направлять усилия по восстановлению в Азиатско-Тихоокеанском регионе в направлении повышения устойчивости и жизнестойкости транспортного сектора. Но до сих пор предметная работа в области устойчивых грузоперевозок²⁷ была сопряжена с большим количеством трудностей.

71. Повышение устойчивости и жизнестойкости грузового транспорта сопряжено с многочисленными проблемами, многие из которых обусловлены фрагментарным характером политики. Например, транспортная инфраструктура и услуги регулируются на многочисленных уровнях управления (национальном, субнациональном и местном) и на различных видах транспорта, и каждый уровень управления играет определенную роль в планировании, финансировании и управлении некоторыми аспектами транспортной инфраструктуры и услуг. Многоуровневый и сложный характер институциональных структур препятствует созданию эффективных транспортных сетей и интермодальных связей.

72. Для решения этих вопросов с должным учетом задач в области устойчивости и жизнестойкости в контексте COVID-19 секретариат осуществляет проект Счета развития Организации Объединенных Наций по содействию переходу к устойчивым грузовым перевозкам в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Проект имеет два направления. На первом направлении проводятся национальные оценки целевых стран с целью разработки национальных стратегий по повышению устойчивости в области грузовых перевозок после пандемии COVID-19 для их утверждения соответствующими правительствами. На втором направлении будет расширено региональное сотрудничество по ключевым вопросам в области устойчивого грузового транспорта путем достижения консенсуса и, возможно, принятия специальных рамок или других инструментов в общих институциональных рамках, предусмотренных Межправительственными соглашениями по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и «сухих портов».

73. Подход, основанный на принципе «сокращение-переход-модернизация», может обеспечить ключевые направления для решения сложных проблем, связанных с повышением устойчивости в сфере грузовых перевозок²⁸. Однако его необходимо дополнить мерами политики в нескольких областях.

74. Первая область, требующая проведения дополнительной политики, — это институциональный потенциал для обеспечения устойчивых грузовых перевозок. Она включает в себя содействие проведению политики, направленной на достижение следующих целей: а) интеграция усилий в области транспортного планирования как по вертикали на всех уровнях управления, так и по горизонтали на всех видах транспорта при сбалансированном развитии видов транспорта; б) создание вспомогательных институциональных, правовых и нормативных рамок для обеспечения устойчивости грузовых перевозок; в) наращивание технического потенциала специалистов по транспортному планированию в целях обеспечения всестороннего учета вопросов устойчивости в сфере грузовых

²⁷ Устойчивые грузовые перевозки обеспечивают взаимосвязь и пересечение между экономическими, экологическими и социальными аспектами устойчивого развития. Соответственно, под устойчивыми грузовыми перевозками можно в широком смысле понимать транспорт, который а) является безопасным и доступным (социальный аспект), б) является эффективным, надежным и жизнеспособным (экономический аспект) и в) сокращает выбросы парниковых газов, загрязнение и связанные с климатом нарушения (экологический аспект). Adapted from United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *UNCTAD Framework for Sustainable Freight Transport* (Geneva, 2020).

²⁸ United Nations, *Mobilizing Sustainable Transport for Development: Analysis and Policy Recommendations from the United Nations Secretary-General's High-level Advisory Group on Sustainable Transport* (New York, 2016).

перевозок; d) создание рамок мониторинга и оценки для определения прогресса в деле обеспечения устойчивости грузовых перевозок; и e) создание потенциала для сбора и анализа данных.

75. Второй областью является финансирование устойчивых грузовых перевозок. Эта область будет включать дальнейшую разработку политики, направленной на достижение следующих целей: а) содействие диверсификации источников финансирования и разработка согласованных бюджетно-финансовых рамок для продвижения инициатив в области устойчивых грузовых перевозок; б) поощрение инвестиций частного сектора; и с) привлечение финансовых средств международных учреждений, в том числе тематических фондов, таких как климатические фонды.

76. Третья область — это трансформационные транспортные технологии для обеспечения устойчивости грузовых перевозок. Она будет включать стимулирующую политику, способствующую развитию новых транспортных технологий в целях повышения устойчивости грузовых перевозок.

77. Кроме того, скоординированные действия на региональном уровне могли бы включать такие инициативы, как переход на более устойчивые виды транспорта и повышение устойчивости железнодорожного, автомобильного и водного транспорта с помощью ряда мер, связанных, в частности, с налогово-бюджетными и регулятивными вопросами, технологиями и инновациями и регулированием землепользования. В этой связи секретариат разрабатывает рекомендации по региональному сотрудничеству, которые будут представлены рабочим группам по Азиатским автомобильным дорогам, по сети Трансазиатских железных дорог и по «сухим портам» на их следующих совещаниях.

78. Кроме того, в связи с шестой сессией Комитета секретариат организует специальный стратегический сегмент, посвященный урокам, извлеченным из COVID-19, и возможностям для региональной повестки дня по цифровизации грузовых перевозок, устойчивости к внешним воздействиям и декарбонизации грузовых перевозок с использованием платформы, которую обеспечивает ЭСКАТО, и задействованием глобальных и региональных партнеров.

VI. Вопросы для рассмотрения Комитетом

79. Комитету предлагается обсудить региональную транспортную связуемость, а также эффективность и устойчивость производственно-сбытовых цепочек в контексте пандемии COVID-19.

80. Комитету также предлагается и далее периодически организовывать межрегиональные форумы по вопросам устойчивого транспортного сообщения между Азией и Европой в качестве оптимального на данный момент способа сотрудничества и координации усилий в интересах соответствующих политиков и заинтересованных сторон в сфере транспорта в обоих регионах.

81. Комитету далее предлагается дать секретариату руководящие указания относительно его будущей работы в следующих целях:

а) оказание помощи членам и ассоциированным членам в дальнейшем развитии региональных сухопутных транспортных связей, особенно вдоль сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и интермодальных коридоров, включающих «сухие порты», посредством дальнейшего согласования технических стандартов, совершенствования правовой базы, ускоренной цифровизации и электронного обмена информацией и других соответствующих мер;

б) оказание помощи членам и ассоциированным членам в укреплении их позиций в глобальных производственно-сбытовых цепочках путем поощрения устойчивой морской связуемости, обеспечения платформы для регулярного обмена информацией и выявления приоритетных вопросов транспортного сообщения между Азией и Европой, а также удовлетворения потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств;

с) оказание поддержки конкретным региональным и субрегиональным инициативам по обеспечению надежности и устойчивости грузового транспортного сообщения, поскольку они являются неотъемлемой частью усилий по более эффективному преодолению последствий пандемии и дальнейшему осуществлению Повестки дня на период до 2030 года.

82. Кроме того, Комитету предлагается предложить секретариату обеспечить, чтобы вопросы транспортной связуемости в целях создания эффективных и жизнеспособных производственно-сбытовых цепочек и задачи политики в области устойчивых грузовых перевозок нашли отражение в подготовке следующего этапа Региональной программы действий по обеспечению устойчивых транспортных связей в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которая должна быть разработана в 2021 году.