



Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Конференция министров по транспорту**Вторая сессия**

Бангкок, 12–16 марта 2012 года

Пункт 3f предварительной повестки дня

Возникающие вопросы в области транспорта:
устойчивое развитие транспорта**Устойчивое развитие транспорта****Записка секретариата***Резюме*

Устойчивое развитие транспорта включает обеспечение безопасного, надежного и экологически чистого транспорта без усугубления неблагоприятных глобальных явлений. Потребление энергии в транспортном секторе в Азиатско-Тихоокеанском регионе растет быстрее чем в других секторах и в других регионах. В результате также увеличивается объем выбросов транспортным сектором парниковых газов (ПГ) и выбросов двуокси углерода. Одним из путей решения вопросов экологической устойчивости в транспортном секторе является снижение потребления энергии и выбросов выхлопных газов путем перехода на другие виды транспорта в области грузовых перевозок.

В данном документе приводится обзор вариантов политики и инициатив, направленных на перенос акцента на экологически чистые виды транспорта, такие как железные дороги и внутренние водные пути, а также использование интермодальных перевозок. В нем также предлагается ряд национальных и региональных мероприятий, которые будут поддерживать экологически устойчивое развитие транспорта.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Положение с потреблением энергоресурсов и выбросами в транспортном секторе	3
A. Использование энергии	3
B. Выбросы	5
C. Грузовые перевозки: распределение по видам транспорта	7
III. Варианты политики и инициативы, направленные на перераспределение видов транспорта в области грузовых перевозок	10
A. Развитие «сухих портов» и логистических центров	11
B. Переход к использованию железнодорожного транспорта	12
C. Использование внутренних водных путей и прибрежного судоходства ..	14
IV. Вопросы для рассмотрения	15
Диagramмы	
1. Энергопотребление в Азиатско-Тихоокеанском регионе с разбивкой по секторам, 2008 год	4
2. Энергопотребление в разбивке по секторам транспорта, 2008 год	4
3. Глобальные выбросы ПГ в разбивке по секторам	5
4. Выбросы CO ₂ в Азиатско-Тихоокеанском регионе в разбивке по секторам, 2008 год	6
5. Транспорт: доля выбросов в разбивке по виду, 2008 год	6
6. Распределение грузовых перевозок по видам транспорта для отдельных стран	8
7. Энергоемкость различных видов транспорта (тонно-км/литр бензина)	9

I. Введение

1. Устойчивое развитие транспорта включает обеспечение безопасного, надежного и экологически чистого транспорта без усугубления негативных глобальных явлений. Устойчивая транспортная система включает три основных аспекта. Первый состоит из социального развития, которое направлено на обеспечение безопасного и недорогого доступа и поддержки в достижении Целей развития тысячелетия (ЦРТ). Второй относится к охране окружающей среды, что связано с охраной экосистемы и оптимизацией ресурсов. Третий – это экономическое развитие, которое включает соображения эффективности и результативности, а также финансовой устойчивости транспортной системы.

2. Основное внимание в документе уделяется экологической устойчивости в силу того, что вопросы экономической и социальной устойчивости рассматриваются в других документах, представленных на рассмотрение Конференции. Однако, поскольку все три аспекта устойчивости взаимосвязаны, вмешательство в одной области может повлиять на два других аспекта.

3. Обеспечение экологической устойчивости транспортных систем становится все более важным вопросом, учитывая необходимость оптимального использования ограниченных энергоресурсов и сокращения выбросов.

4. Транспортный сектор является третьим по величине потребителем энергии и крупнейшим потребителем нефтепродуктов в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Потребление энергии в этом секторе растет быстрее чем в других секторах¹ и других регионах. Этот рост обусловлен быстрым ростом автомобилизации и высоким спросом на услуги транспорта как следствие экономического развития. В транспортном секторе Азиатско-Тихоокеанского региона автомобильный транспорт потребляет около 80 процентов нефтепродуктов, в то время как на долю железнодорожных перевозок приходится всего два процента. Очевидно, что автомобильные перевозки являются предпочтительным видом транспорта в Азии, как для перевозки пассажиров, так и грузов.

5. Между тем транспортный сектор является основным источником загрязнения воздуха и одним из крупнейших источников выбросов двуокиси углерода и других парниковых газов (ПГ). На долю грузовых перевозок приходится около одной трети общего объема выбросов транспортным сектором.

6. В настоящем документе вкратце описывается положение с использованием энергии и выбросами в транспортном секторе и предлагаются стратегии и инициативы, направленные на перераспределение перевозок в направлении использования экологически чистых видов транспорта, таких как железные дороги и внутренние водные пути, при необходимости, а также меры, которые необходимо принять на национальном и региональном уровнях.

II. Положение с потреблением энергоресурсов и выбросами в транспортном секторе

A. Использование энергии

7. На диаграмме 1 показано потребление энергоресурсов в Азиатско-Тихоокеанском регионе по секторам², что свидетельствует о том, что транспорт является третьим по величине потребителем энергии после промышленного и бытового энергопотребления.

¹ Глобальный объем энергоресурсов, используемых в транспортном секторе, как ожидается, увеличится на 50 процентов к 2030 году (Международное энергетическое агентство (МЭА), *World Energy Outlook, 2009*).

² Международное энергетическое агентство, "World energy balances", IEA World Energy Statistics and Balances (база данных). doi: 10.1787/data-00512-en (2010) (по состоянию на 5 августа 2011 года). К странам, включенным в расчет, относятся: Австралия, Азербайджан, Армения, Афганистан, Бангладеш, Бруней-Даруссалам, Бутан, Вануату, Вьетнам, Грузия, Индия, Индонезия, Казахстан, Камбоджа, Кирибати, Китай, Корейская Народно-Демократическая Республика, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Мальдивские Острова, Монголия, Мьянма, Непал, Новая Зеландия, Новая Каледония, Острова Кука, Пакистан, Палау, Папуа-Новая Гвинея, Республика Корея, Российская Федерация, Самоа, Сингапур, Соломоновы Острова, Таджикистан, Таиланд, Тимор-Лешти, Тонга, Туркменистан, Узбекистан, Фиджи, Филиппины, Французская Полинезия, Шри-Ланка и Япония, а также Макао (Китай).

Диаграмма 1
**Энергопотребление в Азиатско-Тихоокеанском регионе
 с разбивкой по секторам, 2008 год**



8. Диаграмма 2 далее иллюстрирует энергопотребление в разбивке по транспортным секторам³ и ясно показывает, что подсектор автомобильного транспорта потребляет 436,2 млн. тонн нефтепродуктов или около 78 процентов от общего объема потребления в транспортном секторе. Вслед за этим идет потребление трубопроводным транспортом в размере 8,37 процента и доля железнодорожного транспорта в размере 4,66 процента.

Диаграмма 2
Энергопотребление в разбивке по секторам транспорта, 2008 год

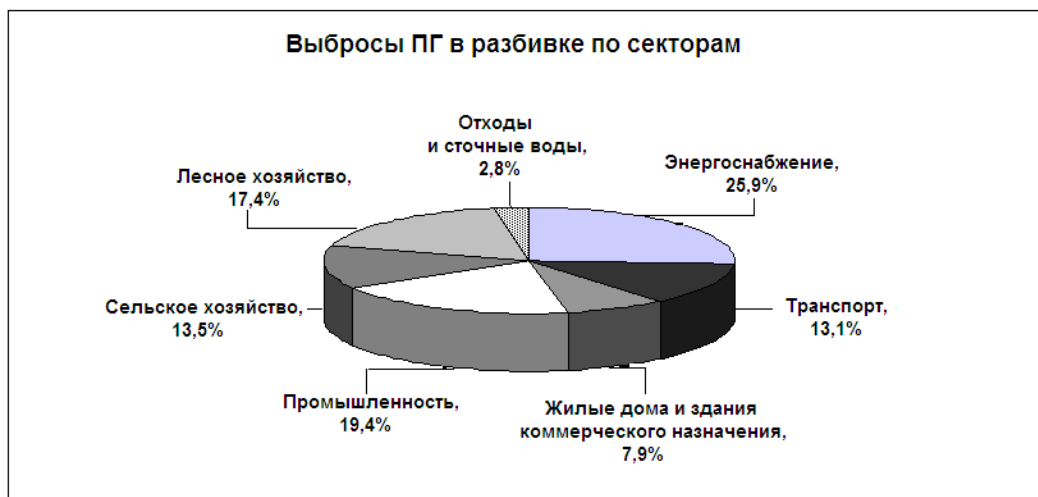


³ Там же.

В. Выбросы

9. На диаграмме 3 показан вклад различных секторов в выбросы парниковых газов, и она свидетельствует о том, что на долю транспортного сектора приходится 13,1 процента от общего объема выбросов в мире⁴.

Диаграмма 3
Глобальные выбросы ПГ в разбивке по секторам



10. В глобальном масштабе на двуокись углерода (CO₂) приходится 75 процентов от общего объема выбросов ПГ, в том числе на транспортный сектор приходится 23 процента⁵. На долю автомобильного транспорта приходится 75 процентов транспортных выбросов CO₂, в то время как совокупная доля железнодорожного и водного транспорта составляет 12,5 процента по сравнению с долей авиации в размере 12,5 процента⁶.

11. На диаграмме 4 показано, что в Азиатско-Тихоокеанском регионе доля выбросов транспортного сектора составила 1 587,4 млн. тонн, из которых 1 275,8 млн. тонн, или более чем 80 процентов, приходились на автомобильный транспорт. В то время как транспортный сектор занимает третье место с точки зрения выбросов CO₂ и на его долю приходится 13,6 процента от общего объема выбросов, на автомобильный транспорт приходится почти 11 процентов от общего объема выбросов⁷.

⁴ Межправительственная группа по изменению климата, *Fourth Assessment Report* (Geneva: IPCC, 2007).

⁵ Международное энергетическое агентство, *IEA Statistics: CO₂ Emissions from Fuel Combustion - Highlights 2009* (Paris: IEA, 2009).

⁶ Nicholas Stern, *The Economics of Climate Change: the Stern review* (Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2007).

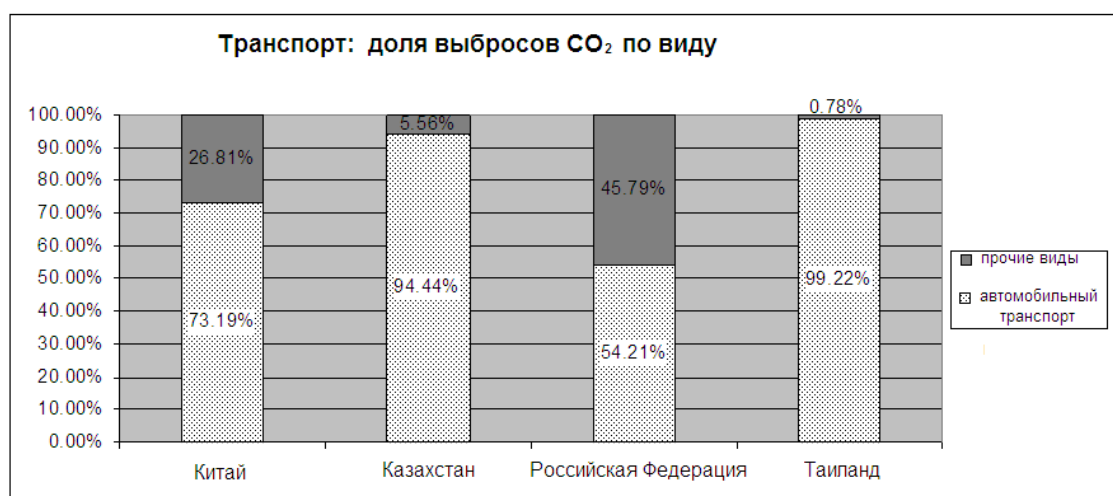
⁷ Международное энергетическое агентство, *IEA Statistics: CO₂ Emissions from Fuel Combustion Highlights (2010 Edition)* (Paris: IEA, 2010). Публикация размещена по адресу: www.iea.org/co2_highlights/co2highlights.pdf. В расчет включены те же страны, что и страны, указанные в сноске 3.

Диаграмма 4
Выбросы CO₂ в Азиатско-Тихоокеанском регионе в разбивке по секторам, 2008 год



12. Хотя в совокупности 80 процентов выбросов CO₂ в регионе в транспортном секторе приходится на дорожный подсектор, этот процент варьируется от страны к стране, в зависимости от важности каждого вида транспорта в общем транспортном контексте. На диаграмме 5 показано, что на долю дорожного подсектора в Таиланде и Казахстане приходится более 90 процентов от общего объема выбросов CO₂ в результате транспортной деятельности, в то время как на долю автомобильного транспорта в Китае и Российской Федерации приходится 73 процента и 54 процента от общего объема выбросов CO₂ в транспортном секторе, соответственно, в 2008 году.

Диаграмма 5
Транспорт: доля выбросов в разбивке по виду, 2008 год⁸



⁸ Там же.

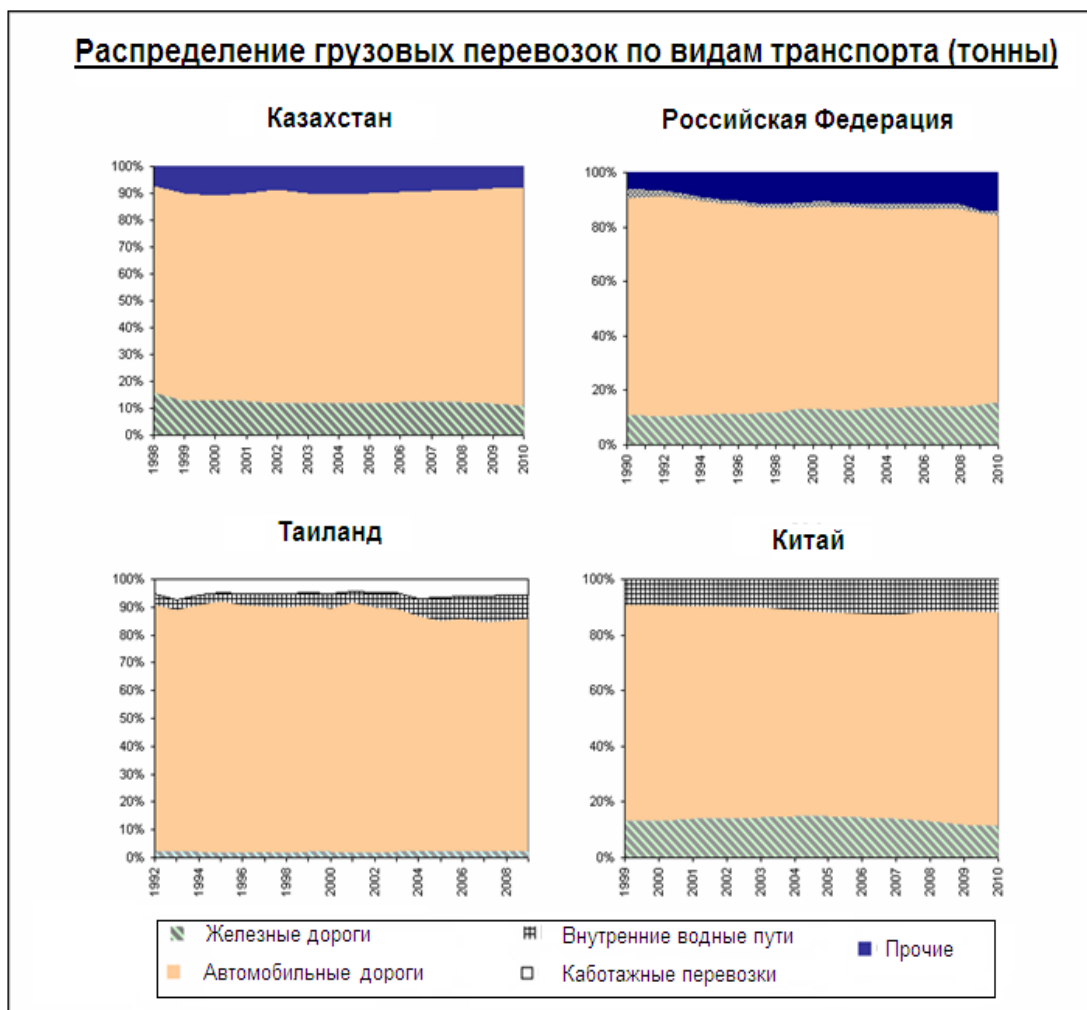
13. Измерение выбросов на транспорте необходимо для планирования и осуществления мер политики. В этой связи секретариат в сотрудничестве с другими региональными комиссиями развертывает осуществление проекта со Счета развития Организации Объединенных Наций по «Разработке и реализации механизма мониторинга и оценке выбросов CO₂ на внутреннем транспорте с целью оказания содействия в смягчении последствий изменения климата». Проект нацелен на углубление международного сотрудничества и оказание странам-членам помощи в подготовке стратегии устойчивого развития транспорта путем разработки и использования стандартного инструмента мониторинга и оценки выбросов CO₂ на внутреннем транспорте (автомобильном, железнодорожном транспорте и внутреннем водном транспорте), в том числе конвертера транспортной политики, который будет поддерживать реализацию мер директивного уровня.

С. Грузовые перевозки: распределение по видам транспорта

14. Крупная доля энергопотребления транспортным сектором в целом, и дорожным подсектором в частности, однозначно указывает на необходимость реализации программных мер по снижению энергопотребления и выбросов транспортным сектором, в частности автомобильным транспортом. Поэтому одной из основных задач директивного уровня в целях устойчивого развития транспорта состоит в увеличении доли «зеленых» видов транспорта, таких как железные дороги и водные пути, через посредство расширения использования мультимодальных перевозок в контексте единой транспортной сети.

15. На диаграмме 6 показано распределение грузовых перевозок по видам транспорта в отдельных странах Азии, и она свидетельствует о том, что на долю автомобильного транспорта приходится большая часть грузовых перевозок в этих странах. Диаграмма также показывает небольшой рост объема грузовых перевозок по железным дорогам в Российской Федерации и по внутренним водным путям в Китае, Российской Федерации и Таиланде.

Диаграмма 6
 Распределение грузовых перевозок по видам транспорта
 для отдельных стран⁹



16. Однако при рассмотрении грузовых перевозок в тонно-километрах общий объем грузовых перевозок в Китае составил 12 213 млрд. тонно-километров в 2009 году. Из этой суммы на долю автомобильных дорог пришлось 30 процентов, железных дорог – 21 процент и водный транспорт – 47 процентов¹⁰. В Индии общий объем грузовых перевозок в 2007–2008 финансовых годах составил 1 410 млрд. тонно-километров, при этом на долю автомобильного транспорта пришлось 50 процентов, железнодорожного транспорта – 36 процентов и водного транспорта – 6 процентов¹¹.

17. На диаграмме 7 показано количество километров различных видов транспорта, необходимых для перемещения одной тонны груза с использованием одного литра бензина. Она ясно показывает, что водный

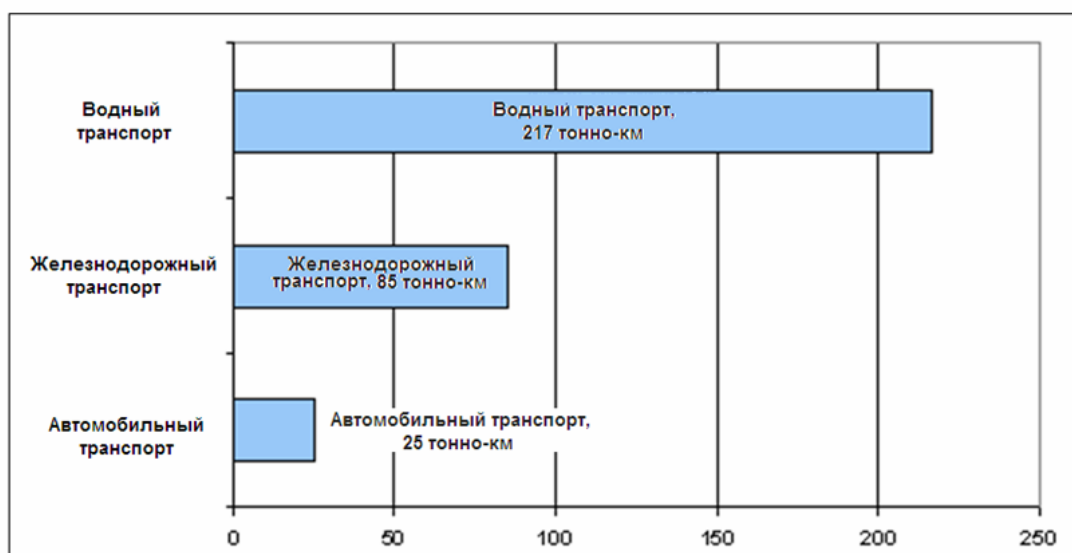
⁹ Источники: Данные CEIC (доступны по адресу: www.ceicdata.com/) и база данных Европейской экономической комиссии (ЕЭК) (доступна по адресу: <http://w3.unecsc.org/pxweb/>).

¹⁰ *China Statistical Yearbook 2010*, публикация доступна по адресу: www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2010/indexeh.htm.

¹¹ Рагу Даял, выступление на семинаре по содействию использованию сети Трансзиатских железных дорог на основе повышения информированности о коммерческих требованиях, Пусан, Республика Корея, 14–17 июня 2011 года.

и железнодорожный транспорт являются намного более энергоэффективными видами нежели автомобильный транспорт. Таким образом, для того чтобы получать чистые экологические выгоды, странам необходимо изучить пути и средства поощрения модального сдвига в направлении более экологически чистых видов транспорта.

Диаграмма 7
Энергоемкость различных видов транспорта
 (тонно-километр/литр бензина)¹²



18. Устойчивость транспортной системы может быть значительно повышена за счет инноваций в проектировании, строительстве и технологии, а также финансировании развития и технического обслуживания. Например, инновации в техническом обслуживании и транспортных технологиях могут обеспечить бесперебойную работу транспортных систем, снизить эксплуатационные расходы и выбросы. Инновационные подходы к финансированию могут обеспечить надлежащее финансирование для технического обслуживания, что в свою очередь может снизить эксплуатационные затраты и продлить срок службы транспортной инфраструктуры.

19. Многие инициативы и меры по смягчению последствий в транспортном секторе сосредоточены на вопросах пассажирских перевозок и городского транспорта. Эти меры должны включать сокращение выбросов на основе постепенного перехода от частного к общественному транспорту, создание системы взимания платы за пользование перегруженными дорогами, повышение эффективности транспортных средств, а также использование неископаемого топлива. Более подробная информация о пассажирских перевозках, городском и автомобильном транспорте может быть получена из различных источников, в том числе модулей GTZ¹³ и Азиатского банка развития

¹² Chamroon Tangpaisalkit, "Low Carbon Development in Thailand – Opportunities and Challenges for the Transport Sector", First National Seminar on Green Growth Policy Tools for Low Carbon Development in Thailand, Bangkok, 23-24 February 2011.

¹³ GTZ, *Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy Makers in Developing Cities* (2007).

(АБР)¹⁴, а также публикаций Азиатского института развития транспорта (АИРТ)¹⁵. В следующем разделе излагаются стратегии и меры, связанные с модальными сдвигами в секторе грузовых перевозок.

III. Варианты политики и инициативы, направленные на перераспределение видов транспорта в области грузовых перевозок

20. Проблемы, стоящие перед политиками в попытках сократить потребление энергии и выбросы транспортных средств включают: большой существующий парк автомобилей с относительно высоким уровнем потребления топлива и выбросов; время, необходимое для внедрения новых технологий в линии массового производства; существующая транспортная инфраструктура, которая не позволяет странам сойти с пути энергоинтенсивного развития; влияние увеличения расходов на транспорт на не имеющие выхода к морю и островные развивающиеся страны; и признание того, что увеличение объема выбросов от растущего числа автомобилей сводит на нет успехи в деле улучшения эффективности использования топлива. Решение большинства из этих проблем требует долгосрочной приверженности усилиям, направленным на реализацию существенных изменений в транспортной политике.

21. Транспорт требует принятия управленческих решений по оптимизации мест расположения заводов и рынков и рационализации поездок грузовых транспортных средств за счет консолидации и распределительных центров, которые могут оказаться эффективными в плане снижения потребления топлива и выбросов грузовым транспортом.

22. Политика, направленная на оказание воздействия на распределение по видам транспорта могла бы, в частности, быть направлена на комплексное планирование транспорта, расширение коммуникационных возможностей сетей интермодальных перевозок на основе «сухих портов» или других логистических средств перевозки грузов, размещение инвестиций в инфраструктуру железных дорог, улучшение операционной эффективности, возрождение внутреннего водного и прибрежного судоходства, фискальные и нормативные меры, включая регулирование распределения по видам транспорта, ценообразование и стимулы в секторе транспорта. Эти политические элементы должны быть использованы таким образом, чтобы повышалась привлекательность и, как следствие этого, конкурентоспособность желаемых видов транспорта, в частности железнодорожного, а также внутренних водных путей и прибрежного судоходства. Модальные сдвиги могут произойти, только если они отвечают логистическим требованиям грузоотправителей и вписываются в их логистическую цепочку¹⁶. Некоторые из стратегий и

¹⁴ Азиатский банк развития, *Energy Efficiency and Climate Change Considerations for On-road Transport in Asia* (Manila: ADB, 2006).

¹⁵ АИРТ, "Environmental and Social Sustainability of Transport: Comparative Study of Rail and Road" (New Delhi, 2002).

¹⁶ Выбор видов транспорта отдельных грузоотправителей в значительной степени определяется тремя факторами, то есть транспортными расходами, качеством транспорта (в том числе частотой, надежностью, скоростью и доступностью) и привычками. Стратегии сдвига в распределении по видам транспорта должны быть направлены на систематическое использование сильных сторон железнодорожного и водного видов транспорта, чему должно содействовать широкое внедрение контейнеров, не только в секторе морских перевозок, но и на наземном транспорте.

инициатив, которые могли бы оказаться полезными в плане стимулирования модальных сдвигов в области грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе, изложены в нижеследующих пунктах.

А. Развитие «сухих портов» и логистических центров

23. Сами по себе железные дороги не могут обеспечить грузовые перевозки от двери до двери. Для того чтобы предоставлять такие услуги, железные дороги должны стать неотъемлемой частью интермодальных транспортно-логистических сетей. Таким образом, комплексное планирование и развитие «сухих портов», внутренних контейнерных складов и грузовых терминалов может расширить сферу охвата железнодорожного вида транспорта через посредство интермодальных услуг. В этом контексте «сухие порты» не только рассматриваются как объекты, обеспечивающие физическую транспортировку и перегрузку, но и как центры логистических услуг, которые оказывают административные и коммерческие услуги, необходимые для оптимизации цепочек поставок. Кроме того, железные дороги и, там где это представляется возможным, внутренние водные пути рассматриваются как одни из идеальных средств транспорта для обеспечения сообщения между морскими портами и «сухими портами». Интермодальные перевозки и узлы сообщения между железными дорогами и другими видами транспорта открывают возможности для поощрения постепенного перехода от одного вида транспорта к другому.

24. Улучшение городской логистики за счет строительства центров консолидации и распределения грузов вблизи городских и других стратегически важных мест может потенциально уменьшить число частично нагруженных грузовиков и порожних поездок грузовых автомобилей, которые в настоящее время составляют примерно одну треть от общего числа поездок грузовых автомобилей. Например, процентная доля порожних грузовых автомобилей составляет 12–30 процентов в Пакистане и 43 процента в Китае¹⁷. Создание центров консолидации грузов в Лондоне для строительных материалов позволило свести к минимуму число поездок за материалами в целях строительства и развития, и в результате удалось обходиться меньшим количеством грузовых автомобилей, а также добиться 75-процентного сокращения выбросов двуокиси углерода¹⁸. Еще одно исследование по выбросам грузовых автомобилей в Лондоне показало, что использование центров консолидации и распределения грузов привело к комбинированному сокращению выбросов на 25,7 процента¹⁹.

25. Доля железнодорожного транспорта в пропускной способности Бйвана, Республика Корея, и внутреннего контейнерного склада Латкрабанга, Таиланд, составляла около 25 процентов в 2009 году, хотя оба внутренних контейнерных склада обрабатывали грузы, которые были выше их проектной мощности. Эти примеры показывают, что развитие «сухих портов» и внутренних контейнерных складов может способствовать перераспределению видов транспорта с постепенным переходом к железнодорожному транспорту.

¹⁷ P. Londono-Kent, *Freight Transport for Development Toolkit: Road Freight* (Washington, D.C.: World Bank, 2009).

¹⁸ Transport for London, London Construction Consolidation Centre, *Interim report, 2007*.

¹⁹ Alberto M. Zanni and Abigail L. Bristow, “Emissions of CO₂ from road freight transport in London: Trends and policies for long run reductions”, *Energy Policy*, vol. 38, No. 4 (2010), pp. 1774-1786.

26. Созданный в 2001 году в Непале внутренний контейнерный склад в Биргундже обеспечивает сообщение по железной дороге с портом Калькутты. Объем грузов, обработанных во внутреннем контейнерном складе Биргунджа в 2008–2009 годах составил 16 928 ДФЭ (эквивалент 406 272 МТ²⁰) и 237 104 тонны штучных грузов. В силу того, что грузы на этот внутренний контейнерный склад завозились по железной дороге, общие выбросы CO₂, по оценкам, составили 12 818 тонн. В случае если бы не было «сухого порта» и железнодорожного сообщения, все грузы из Калькутты²¹ доставлялись бы в «сухой порт» по автомобильным дорогам, что привело бы тем самым к выбросу 70 505 тонн CO₂. В результате за счет использования железных дорог и «сухих портов» удалось добиться сокращения выбросов на 82 процента.

В. Переход к использованию железнодорожного вида транспорта

27. В Азии имеется ряд стран с сильно развитой сетью железных дорог, таких как Индия, Китай и Российская Федерация. Следовательно, существует значительный потенциал для того, чтобы рассмотреть возможности перераспределения видов транспорта в регионе. Улучшение физической инфраструктуры железных дорог и повышение эффективности работы железнодорожных служб и внедрение конкурентоспособных цен являются основными мерами директивного уровня, которые могут повлиять на перераспределение перевозок с более широким использованием железнодорожного транспорта.

28. В соответствии с последними инвестиционными тенденциями, к которым благосклонно относится правительство, а также банки развития, предпочтение дается дорожному сектору, а не каким-либо другим видам транспорта, несмотря на провозглашение ими в качестве приоритета инвестиций в инициативы в области устойчивого транспорта. Дорожная отрасль составила 74 процента, железные дороги – 15 процентов и водный транспорт – 7 процентов от общего объема кредитования транспорта АБР в период с 1970 по 2009 год²². По аналогии с этим доля дорог и магистралей составила 75 процентов, железных дорог – 7 процентов и портов, водных путей и прибрежного судоходства – три процента от общего объема финансирования транспортного сектора Всемирным банком²³.

29. Изначально железные дороги разрабатывались для перевозки грузов. Энергоемкость и длительный срок службы вагонов, а также последние инновации по повышению скорости создают потенциал для того, чтобы железные дороги занимали значительную долю растущего спроса на грузовые и пассажирские перевозки. Для того чтобы мобилизовать дополнительные инвестиции в железные дороги и поддерживать их экологические преимущества среди других видов транспорта, необходимы усилия и политические сдвиги между правительствами, партнерами по развитию и частным сектором.

30. Качество обслуживания является наиболее серьезной проблемой в эксплуатации железных дорог. Поэтому, для того чтобы привлечь больше

²⁰ С использованием максимально допустимого веса, единица ДФЭ=24 тонны.

²¹ Калькутта – Биргунджа: расстояние по автомобильной дороге – 924 км; расстояние по железной дороге – 704 км.

²² Азиатский банк развития, *Sustainable Transport Initiative Operational Plan* (Manila: ADB, 2010).

²³ Cornie Huizenga, presentation made at ADB Transport Forum, Manila, 25-27 May 2010.

грузов, должны улучшиться качество услуг и надежность железных дорог. Это может потребовать реформирования существующих железнодорожных операционных систем и новых подходов к эксплуатации железных дорог и маркетингу.

31. Радикальное улучшение Индийских железных дорог, например, часто приводится в качестве примера реформы железной дороги и случая, когда направление политики по принципу «сверху-вниз» принесло плоды. Находившимся в финансовом кризисе Индийским железным дорогам удалось добиться финансового оздоровления и в настоящее время эта компания считается второй лучшей акционерной компанией открытого типа в Индии.²⁴ Одиннадцатый пятилетний план Индийских железных дорог включает приоритеты, связанные с перевозкой грузов, такие как развитие выделенных грузовых коридоров и логистических центров.

32. Использование железных дорог с различной шириной колеи, требующих перегрузки, наличие одноколейных путей, старых вагонов и локомотивов, а также тепловозной тяги препятствуют повышению эффективности работы железных дорог в Азии. Потребуется инвестиции для строительства двухколейных путей, электрификации железнодорожных линий, а также замены старых локомотивов и вагонов.

33. В целях повышения эффективности грузовых железнодорожных перевозок в Китае используются железнодорожные платформы для транспортировки контейнеров в два яруса в основные морские порты и из них на некоторых выделенных маршрутах с использованием новых специализированных вагонов и мощных локомотивов. В 2007 году Китайские железные дороги эксплуатировали 680 составов с железнодорожными платформами для транспортировки контейнеров в два яруса и перевезли 53 161 ДФЭ в 2007 году по сравнению с 454 составами, которые перевезли 39 437 ДФЭ в 2006 году²⁵. Индия также внедряет концепцию железнодорожных платформ для транспортировки контейнеров в два яруса.

34. В сфере грузовых перевозок есть новые концепции, такие как развитие выделенных коридоров для перевозки грузов в Индии и подземный коридор для перевозки грузов в Нидерландах. Эти инициативы могут занять определенное место в сфере грузовых перевозок и вносить вклад в сокращение выбросов.

35. Одним из классических спорных вопросов между автомобильным и железнодорожным транспортом является вопрос о стоимости капитала. За исключением некоторых платных дорог участники дорожного движения вообще не платят непосредственно за стоимость капитала или, как это происходит во многих случаях, за расходы на содержание дорожной инфраструктуры; тогда как железные дороги в целом несут эти расходы. Есть, однако, примеры государственной поддержки в виде налоговых и нормативных стимулов для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта. В Соединенном Королевстве Великобритании и Северной

²⁴ G. Raghuram, “‘Turnaround’ of Indian railways: a critical appraisals of strategies and processes”, W.P. No.2007-02-03 (Ahmedabad: Indian Institute of Management, 2007).

²⁵ Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, *Policy Framework for the Development of Intermodal Interfaces as Part of an Integrated Transport Network in Asia*, ST/ESCAP/2556 (ЭСКАТО, 2010 год). Публикация размещена по адресу: www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/text/study_report_final.pdf.

Ирландии, например, были введены субсидии на капитальные расходы, для того чтобы помочь компаниям покупать и устанавливать оборудование, которое им необходимо для перегрузки товаров с автомобильного транспорта на железнодорожный, субсидии для компенсации расходов, которые платятся владельцу инфраструктуры для доступа к сети, а также субсидии для компенсации расходов на интермодальную транспортировку каждого контейнера по фиксированным ставкам в рамках 18 регионов Соединенного Королевства. Эти субсидии направлены на улучшение интермодальных сообщений и модернизацию железных дорог. Имеются также примеры субсидий, которые предоставляются железнодорожным перевозчикам в Европе, а также введения платы за проезд по автомагистралям, с тем чтобы увеличить долю задействования железных дорог.

36. Европейские стратегии, связанные с либерализацией, развитием и доступом к транс-европейскому железнодорожному грузовому коридору, а также упрощение процедур на международных границах являются примерами некоторых мер директивного уровня в целях содействия использованию железнодорожных грузовых перевозок. Уделение приоритетного внимания разработке и практической реализации сети Трансазиатских железных дорог также является важной мерой региональной политики.

С. Использование внутренних водных путей и прибрежного судоходства

37. Даже с учетом того, что водный транспорт является более энергоэффективным, чем железные и автомобильные дороги, в Азии имеется лишь ограниченное число введенных в эксплуатацию маршрутов внутреннего водного транспорта (ВВТ). Некоторые из судоходных рек, такие как Меконг в Юго-Восточной Азии, Падма в Бангладеш, Ганг в Индии и Янцзы в Китае²⁶, используются для пассажирских и грузовых перевозок. Около 1,5 млрд. тонн грузов прошло через реку Янцзы в 2010 году, что ставит ее на первое место с точки зрения грузооборота²⁷. Возрождение и улучшение каналов и речных путей посредством дноуглубительных работ и расширения для повышения пропускной способности и добавление речных портов будет способствовать повышению качества услуг и увеличению мощности.

38. Морской транспорт уже занимает значительную долю международных перевозок. Каботажные перевозки в Китае и Республике Корея также занимают значительное место и определенную долю во внутренних грузоперевозках. Дальнейшее совершенствование каботажного и прибрежного судоходства в регионе могло бы увеличить свою долю внутренней торговли. На севере китайской провинции Тайвань использование прибрежных морских перевозок и грузовых автомобилей, а не распределение грузов только автомобильным транспортом, позволило добиться 60-процентного сокращения выбросов за счет топливной экономичности прибрежного судоходства²⁸.

²⁶ Другая система водных путей Китая включает дельту Жемчужной реки – Сицзян, Гранд-канал и Хэйлуцзян.

²⁷ Доступ по адресу: www.chinadaily.com.cn/business/2011-05/25/content_12578521.htm.

²⁸ Chun-Hsiung Liao, Po-Hsing Tseng, and Chin-Shan Lu, "Comparing carbon dioxide emissions of trucking and intermodal container transport in Taiwan", *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, vol. 14, No. 7 (October 2009), pp. 493-496.

IV. Вопросы для рассмотрения

39. Транспортный сектор является третьим по величине потребителем энергии в регионе. Транспорт также является одним из наиболее быстрорастущих секторов в регионе. Ожидается, что затраты на энергию будут и впредь расти, увеличивая тем самым давление на все сектора, с тем чтобы добиваться большей эффективности и что уровни вредных выбросов будут продолжать расти, если не будут приняты соответствующие меры. В транспортном секторе существенные выгоды могут быть получены за счет перераспределения видов транспорта и повышения организационной эффективности²⁹.

40. На национальном уровне правительства, возможно, рассмотрят следующие вопросы:

- a) разработка политики и/стратегических планов для экологически устойчивого развития транспорта;
- b) создание благоприятных условий для перераспределения видов транспорта в целях более широкого использования железнодорожного транспорта и водного транспорта, по мере необходимости;
- c) исследование и реализация мер по повышению эффективности работы железных дорог и интегрированной логистики;
- d) содействие каботажному и прибрежному судоходству и оживление ВВТ.

41. На региональном уровне правительствам предлагается дать дальнейшие указания в отношении следующих элементов, предложенных для включения в Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы).

Ближайшая цель:

Повышение информированности и понимания альтернативных вариантов политики в сфере грузовых перевозок, которые могут снизить потребление энергии и выбросы.

Мероприятия и материалы:

1. предложения для поощрения посредством соответствующих механизмов перехода от автомобильных перевозок к железнодорожному транспорту и водному транспорту, а также использования сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» для интермодального распределения грузов и перевозки пассажиров;

2. региональные совещания для обмена опытом в принятии энергосберегающих и более экологически чистых логистических систем грузовых перевозок;

²⁹ Технологические улучшения, связанные с энергией и источниками энергоресурсов, будут рассматриваться в рамках параллельных программ, осуществляемых Отделом окружающей среды и устойчивого развития ЭСКАТО и другими партнерами.

3. включение связанных с устойчивым транспортом вопросов в выпуск *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific* («Обзор изменений в области транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе»), *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* («Бюллетень по транспорту и коммуникациям для Азиатско-Тихоокеанского региона») и специальные региональные исследования директивного уровня в области транспорта;

4. наращивание потенциала для повышения осведомленности и содействия экологически устойчивому развитию транспорта.

Показатели достижения:

1. меры, принятые странами-членами для содействия перераспределению видов транспорта в соответствии с предложениями и рекомендациями директивного уровня секретариата;

2. меры, принятые странами-членами для рассмотрения вопросов устойчивого транспорта при разработке политики и проектов в секторе транспорта.
