

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**
Комитет по транспорту**Седьмая сессия**

Бангкок и онлайн, 23–25 ноября 2022 года

Пункт 3а предварительной повестки дня*

Основные вопросы в области транспорта**Эффективные и жизнестойкие транспортно-логистические сети и мобильность в интересах обеспечения экономического роста****Записка секретариата***Резюме*

На Азиатско-Тихоокеанский регион приходится значительная часть международных перевозок грузов по суше и морю, и его роль в глобальных грузоперевозках будет продолжать расти. Следовательно, эффективные и жизнестойкие транспортная связуемость и логистика остаются для региона одним из приоритетов.

В настоящем документе описываются последние события в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которые влияют на устойчивость и эффективность международных грузовых перевозок. В документе представлена обновленная информация о ходе реализации межправительственных соглашений по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и «сухим портам». В документе также обсуждаются вопросы, связанные с устойчивой и жизнестойкой морской и сухопутной транспортной связуемостью между Европой и Азией.

Комитет по транспорту, возможно, пожелает дать дополнительные указания относительно текущей и планируемой деятельности в областях эффективных и устойчивых транспортно-логистических сетей и мобильности для экономического роста. Комитет, возможно, также пожелает приветствовать, принять к сведению и иным образом прокомментировать инструменты и инициативы, подробно описанные в настоящем документе.

* ESCAP/CTR/2022/L.1.



I. Введение

1. Новая Региональная программа действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы), разработанная и принятая во время пандемии, включает три основные цели: движение в направлении обеспечения эффективных и жизнеспособных транспортно-логистических сетей и мобильности в интересах экономического роста, обеспечение экологически устойчивых транспортных систем и услуг, а также безопасных и инклюзивных перевозок и мобильности.

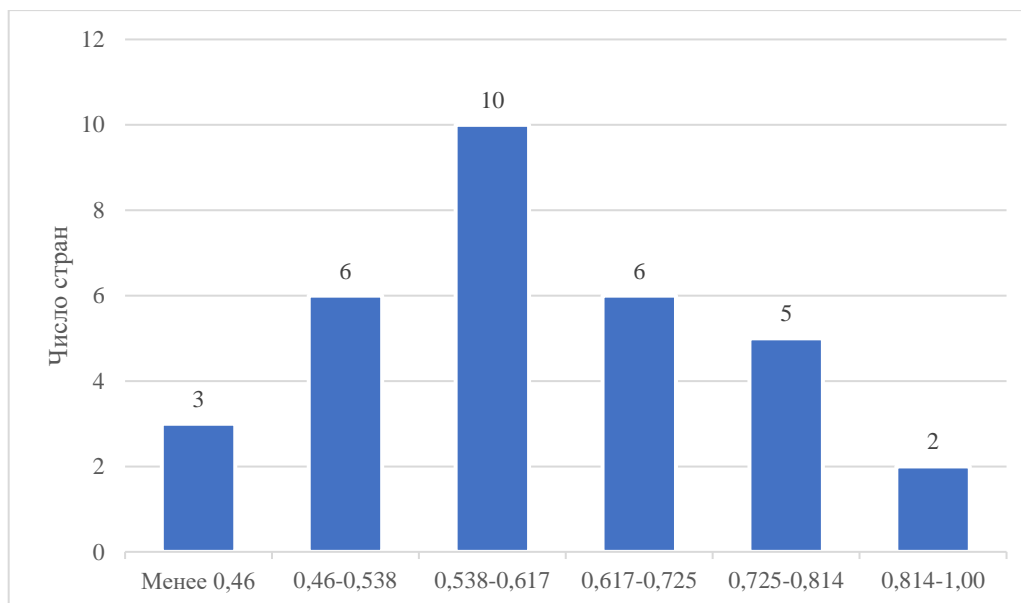
2. В настоящем документе описываются последние события в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которые влияют на устойчивость и эффективность международных грузовых перевозок. В нём представлена обновленная информация о ходе реализации межправительственных соглашений по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и «сухим портам» и обсуждаются вопросы устойчивого и жизнеспособного морского и межрегионального сообщения.

II. Транспортные и логистические сети в Азиатско-Тихоокеанском регионе: настоящие и будущие сценарии

3. Уровни транспортных сообщений остаются крайне неоднородными в Азиатско-Тихоокеанском регионе, о чем свидетельствуют приведенные ниже диаграммы, на которых показано распределение выборки из 32 развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона по их текущим уровням транспортных сообщений¹. В то время как две страны в выборке демонстрируют уровни развития транспортных сообщений, сопоставимые с уровнями самых высокоэффективных стран в мире, три страны – самые низкие уровни развития транспортных сообщений в мире, а большинство, 25 стран, – уровни транспортных сообщений ниже порогового значения 0,725 в самом высоком диапазоне баллов индекса уровня развития транспортных сообщений, наблюдаемом на глобальном уровне.

¹ Данные об уровне сообщений основаны на оценках Международного транспортного форума. Он использует гравитационную модель, на основе которой определяют, какими возможностями (объем валового внутреннего продукта определяет торговые возможности) можно воспользоваться из той или иной страны по сравнению с другими странами. Пояснительные компоненты рассчитываются для автомобильного, железнодорожного и морского видов транспорта и включают расстояние, транспортные расходы (в том числе расходы на пересечение границы и погрузочно-разгрузочные работы), время в пути (скорость) и время пересечения границы. Самый высокий уровень сообщений – 2021 год, индексируемый как 1, принадлежит Нидерландам.

Диаграмма I
Индекс уровня сообщений отдельных стран Азиатско-Тихоокеанского региона, 2021 год

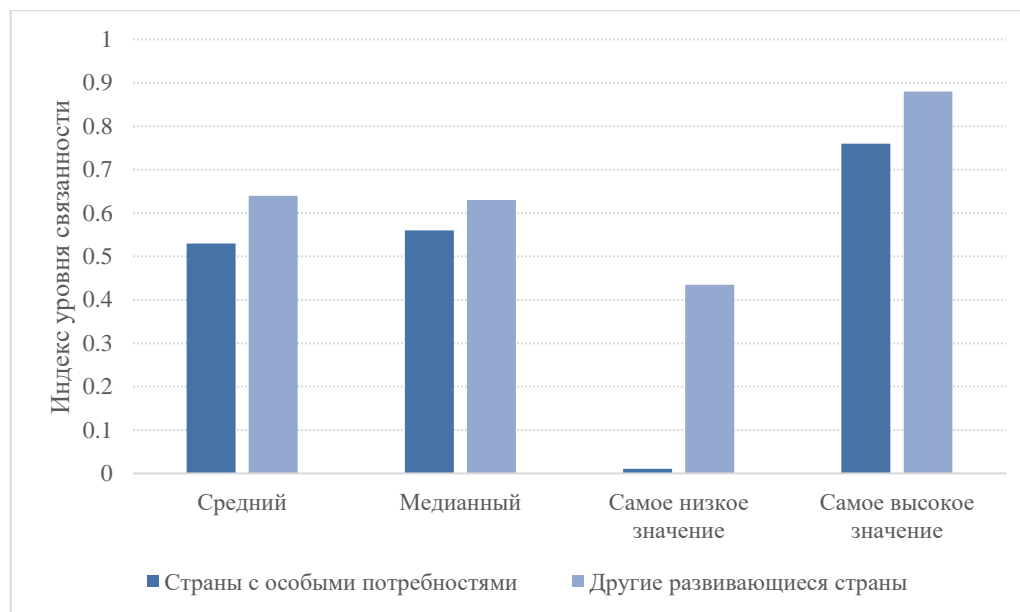


Источник: расчеты Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) на основе данных Организации экономического сотрудничества и развития, *ITF Transport Outlook 2021* (Париж, 2021 год).

4. Более того, страны с особыми потребностями и, более конкретно, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и малые островные развивающиеся государства демонстрируют самый низкий уровень сообщений в регионе и во всем мире. Средние, медианные, минимальные и максимальные значения индексов сообщений для выбранной группы стран с особыми потребностями постоянно значительно ниже, чем для остальных развивающихся стран в выборке, что иллюстрирует сохраняющийся разрыв сообщений в регионе (диаграмма II).

Диаграмма II

Индекс уровня сообщений отдельных стран с особыми потребностями и других развивающихся стран в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2021 год



Источник: расчеты ЭСКАТО на основе данных *ITF Transport Outlook 2021* (см. диаграмму I).

5. Экономические и социальные проблемы, связанные с пандемией коронавирусной болезни (COVID-19), вызвали сбои в международных грузовых перевозках и привели к увеличению задержек и расходов на международные транспортные операции. Лучшим примером этого является беспрецедентный рост тарифов на морские перевозки, которые достигли исторических максимумов к концу 2020 и началу 2021 года². Влияние высоких фрахтовых сборов больше сказывается на малых островных развивающихся государствах, в которых – если эта тенденция сохранится – цены на импорт могут вырасти на 24 процента, а потребительские цены – на 7,5 процента, в то время как в наименее развитых странах уровень потребительских цен может вырасти на 2,2 процента³.

6. Продолжающийся кризис на Украине вызвал еще один серьезный шок в сфере коммуникаций, поскольку транзит товаров через территорию Российской Федерации стал более затруднительным из-за различных неопределенностей. Ситуация особенно затрагивает страны Северной и Центральной Азии из-за их статуса не имеющих выхода к морю и тесных экономических и транспортных связей с Российской Федерацией. Общая ситуация может негативно сказаться на росте железнодорожных перевозок Европа-Азия, который был одним из основных позитивных событий на сети Трансазиатских железных дорог.

7. Текущая ситуация заставляет грузоотправителей искать альтернативные маршруты, соединяющие Азию с Европой. Некоторые уже изучают

² Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, “Container shipping in times of COVID-19: why freight rates have surged, and implications for policymakers”, Policy Brief, No. 84 (Женева, 2021 год).

³ *Review of Maritime Transport 2021* (Издание Организации Объединенных Наций, 2021 год).

Транскаспийский международный транспортный маршрут, известный как Средний коридор, проходящий через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию, но существующие ограничения пропускной способности требуют расширения сотрудничества в рамках коридора и значительных инвестиций⁴. Эта ситуация также может стимулировать введение в эксплуатацию южного маршрута сети Трансазиатских железных дорог из Стамбула в Бангкок через Тегеран, Исламабад, Дели, Дакку и Янгон, Мьянма. Часть коридора уже функционирует как участок железнодорожного коридора Организации экономического сотрудничества, но он все еще ограничен недостающими звеньями (например, между Бангладеш и Мьянмой, а также между Мьянмой и Таиландом) и политическими препятствиями. Железнодорожный коридор Казахстан-Туркменистан-Исламская Республика Иран является еще одним маршрутом, который может быть использован для транспортировки грузов в Европу через Исламскую Республику Иран. Потенциальное перенаправление торговых потоков в Российскую Федерацию и из нее в Азию также может привести к росту интереса стран, участвующих в развитии транспортных коридоров в регионе, таких как экономический коридор Китай-Монголия-Российская Федерация и международный транспортный коридор Север-Юг.

8. Чтобы помочь членам и ассоциированным членам Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) рассмотреть различные варианты их будущей политики в области грузовых перевозок, секретариат в сотрудничестве с Международным транспортным форумом провел анализ перспектив развития грузовых и пассажирских перевозок в отдельных субрегионах в 2021 и 2022 годах⁵. В анализе использовались инструменты глобального транспортного моделирования для оценки будущего спроса на пассажирскую мобильность, объемов грузоперевозок и выбросов, связанных с транспортом, до 2050 года для трех субрегионов (Южной и Юго-Западной Азии, Северной и Центральной Азии и Юго-Восточной Азии). Эти субрегионы были выбраны в связи с происходящими быстрыми изменениями в транспортном спросе, услугах и инфраструктуре.

9. Анализ состоял из трех сценариев политики с акцентом на возможную декарбонизацию грузовых перевозок: «восстановление», «перестройка» и «перестройка-плюс». Восстановительный сценарий – это базовый или инерционный сценарий, который предполагает, что к 2025 году транспортные тенденции вернуться к уровням, наблюдавшимся до пандемии, и что будут реализовываться только ранее существовавшие, запланированные или принятые на себя обязательства, то есть не будет никаких дополнительных стратегий с учетом опыта пандемии. В рамках перестроечного сценария опять-таки предполагается, что к 2025 году транспортные тенденции вернуться на допандемический уровень, однако сценарий также предполагает принятие стратегических мер, стимулирующих изменения в поведении пользователей услуг в области транспорта, внедрение более экологически чистых технологий использования энергии и транспортных средств, цифровизацию для повышения эффективности транспорта, а также инвестиции в инфраструктуру для

⁴ Aibarshyn Akhmetkali, “Kazakhstan and Georgia discuss trade prospects and expansion of middle corridor as Georgian PM Irakli Garibashvili visits Kazakhstan”, *The Astana Times*, 27 июля 2022 года.

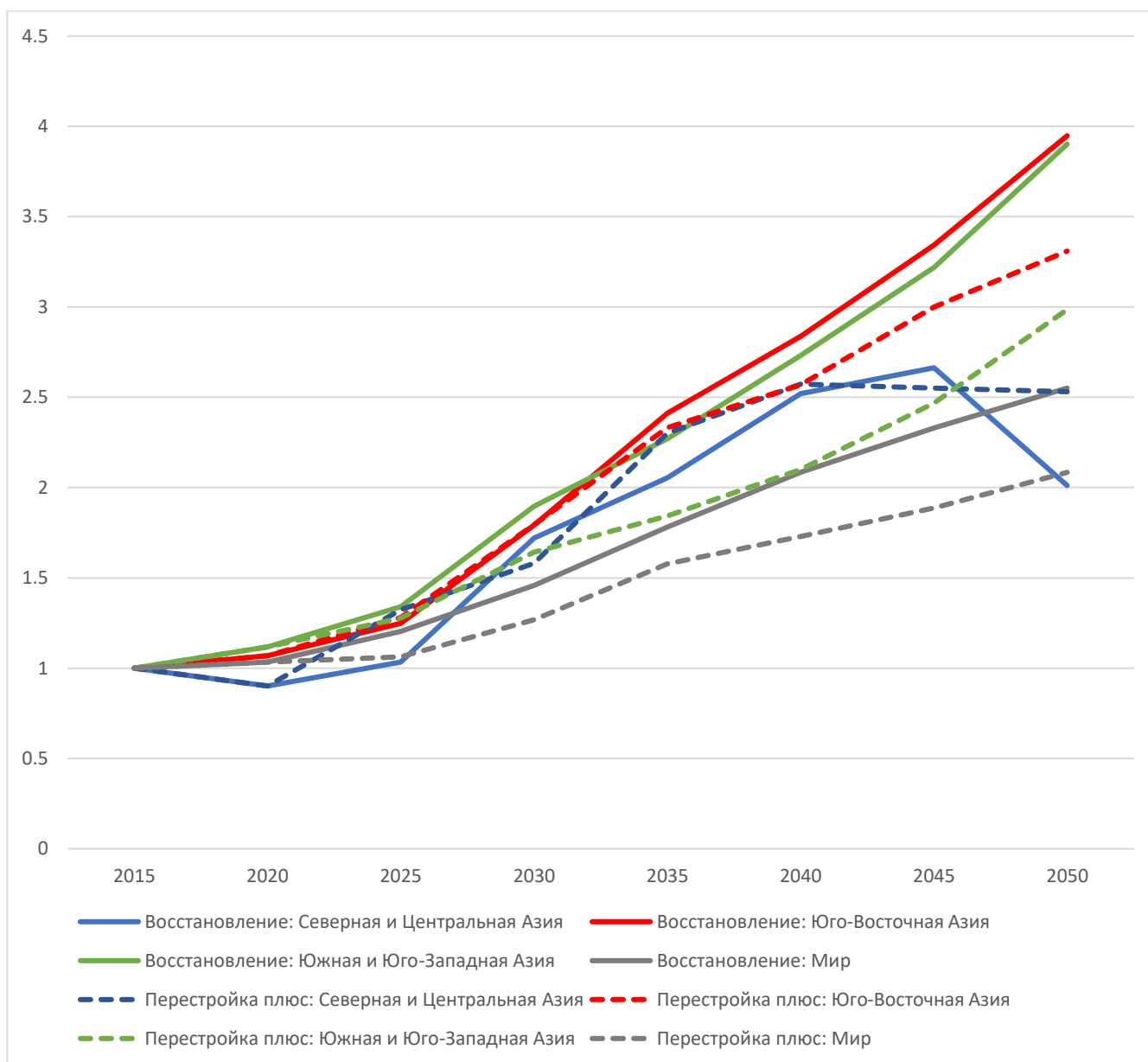
⁵ Эта работа была проведена в рамках реализации проектов Счета развития Организации Объединенных Наций “Transport and trade connectivity in the age of pandemics: United Nations solutions for contactless, seamless and collaborative transport and trade” и “Promoting a shift towards sustainable freight transport in the Asia-Pacific region”.

достижения целей охраны природы и социального развития. Перестроечный сценарий-плюс является самым амбициозным из этих трех сценариев. В нем предполагается, что правительства используют возможности декарбонизации, созданные в связи с пандемией, и что любое снижение спроса, наблюдаемое во время пандемии, в целом продолжится, при этом также будет реализован более амбициозный пакет стратегических мер⁶.

10. Полученные результаты свидетельствуют об очень значительном ожидаемом росте объемов грузоперевозок по всем трем сценариям. В ближайшие десятилетия ожидается рост городских и негородских грузоперевозок по всему миру и во всех трех субрегионах (диаграмма III). В Южной и Юго-Западной Азии, при сохранении нынешней траектории развития, ожидается, что общий спрос на негородские грузовые перевозки в период 2015–2050 годов увеличится почти в четыре раза. По сценариям «перестройка» и «перестройка-плюс» общее увеличение составит 3,1 раза и 2,8 раза, соответственно. В Северной и Центральной Азии к 2050 году грузоперевозки по всем трем сценариям, согласно прогнозам, увеличатся более чем в два раза по сравнению с показателями 2015 года. В Юго-Восточной Азии, согласно всем трем сценариям, прогнозируется увеличение тонно-километров почти на 80 процентов в период с 2015 по 2030 год и почти четырехкратное увеличение (в 3,9 раза) базового значения 2015 года к 2050 году. Ожидается, что грузоперевозки в субрегионе Юго-Восточной Азии будут одними из самых быстрорастущих в мире. Даже в рамках сценария «перестройка-плюс», где ожидается, что грузоперевозки не будут расти в такой степени, темпы роста в Юго-Восточной Азии по сравнению с 2015 годом по-прежнему опережают другие регионы мира.

⁶ Подробное описание всех трех сценариев можно найти в публикации Организации экономического сотрудничества и развития, *ITF Transport Outlook 2021* (Париж, 2021 год), pp.184-186.

Диаграмма III
Относительный рост грузоперевозок в Азии и мире



Источник: Международный транспортный форум (МТФ), *ITF Southeast Asia Transport Outlook* (Париж, 2022 год).

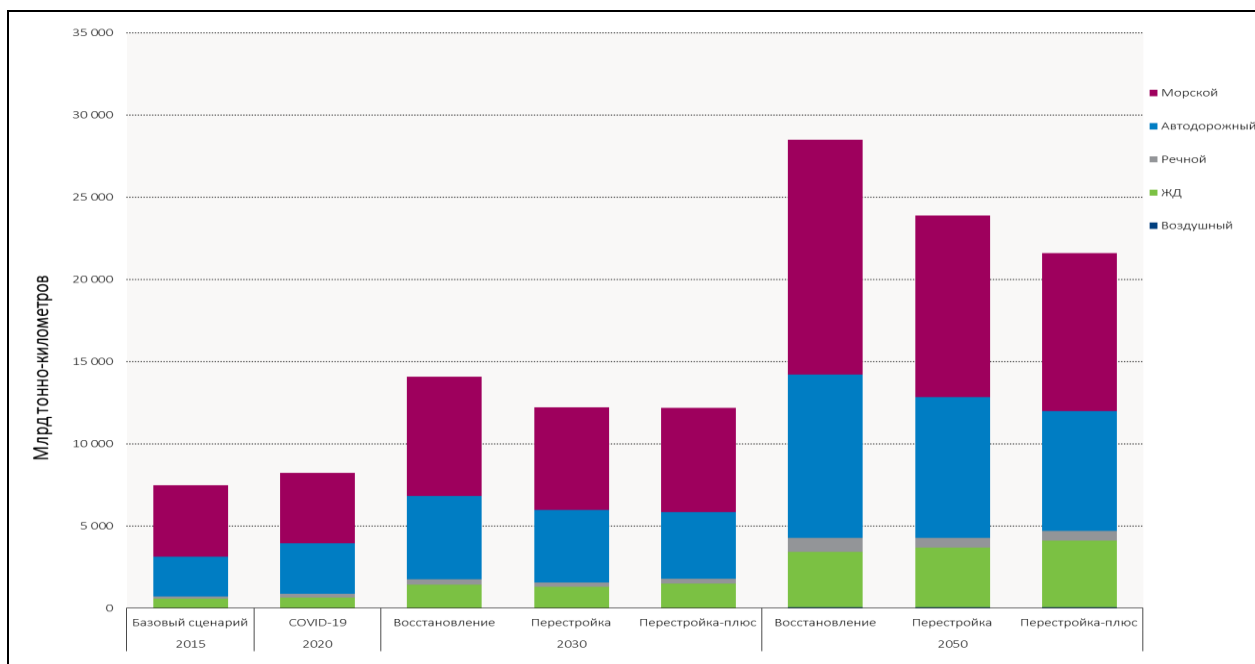
11. Ожидается, что пандемия не сможет обратить вспять или остановить прогнозируемый рост грузоперевозок в Азии, и нагрузка на существующую инфраструктуру и транспортно-логистические услуги будет продолжать расти. Инфраструктура и оперативные транспортные связи между региональными транспортно-логистическими сетями в Азиатско-Тихоокеанском регионе будут оставаться ключевыми параметрами эффективности функционирования производственно-сбытовых сетей на глобальном и региональном уровнях и без надлежащей расстановки приоритетов фактически станут «узким местом» в их работе.

12. Поэтому эффективный и устойчивый мультимодальный транспорт имеет важное значение для удовлетворения текущего и будущего спроса на грузоперевозки. Опыт пандемии уже подтвердил тесную взаимосвязь всех элементов международной и региональной транспортной системы, поддерживающей глобальные цепочки поставок, что еще больше усиливает необходимость бесперебойного транспортного сообщения. Даже в обычное время именно интегрированная транспортно-логистическая система «суша-море-суша» поддерживает фрагментированные процессы международных цепочек поставок, обеспечивая непрерывное перемещение товаров через границы. Во время сбоя связи между различными частями транспортно-логистических систем испытывают еще большую нагрузку и могут стать серьезными узкими местами в глобальных цепочках поставок. Например, в ряде случаев во время пандемии усилия стран по обеспечению открытости своих портов для международной морской торговли были подорваны ограничениями и перебоями в работе партнеров порта во внутренних районах⁷.

13. Если мультимодальность уже доказала свое выигрышное значение во время пандемии, то в будущем ее роль только возрастет. В то время как автомобильный и морской транспорт будут продолжать перевозить большую часть региональных грузопотоков, другие виды транспорта приобретают все большее значение. Ожидается, что железнодорожным транспортом, в частности, будут перевозиться все большие объемы грузов. Например, согласно имеющимся оценкам, в Южной и Юго-Западной Азии при сравнении сценариев «Восстановление» и «Перестройка-плюс» в 2050 году общий спрос на воздушный, морской и автомобильный транспорт снижается, а спрос на железнодорожный транспорт увеличивается (диаграмма IV). Железнодорожный транспорт, на долю которого в 2015 году приходилось 7 процентов от общего объема негородских грузоперевозок, к 2050 году будет занимать 12 процентов по сценарию «Восстановление», 15 процентов по сценарию «Перестройка» и 19 процентов по сценарию «Перестройка-плюс». Прогресс в этой области будет зависеть от политики, которую страны субрегиона будут проводить в ближайшие десятилетия, и в частности от того, какой упор они сделают на развитие, улучшение железнодорожной инфраструктуры и введение налогообложения на выбросы углерода.

⁷ ЭСКАТО, “Policy responses to COVID-19: transport connectivity in Asia and the Pacific”, 22 апреля 2020 года.

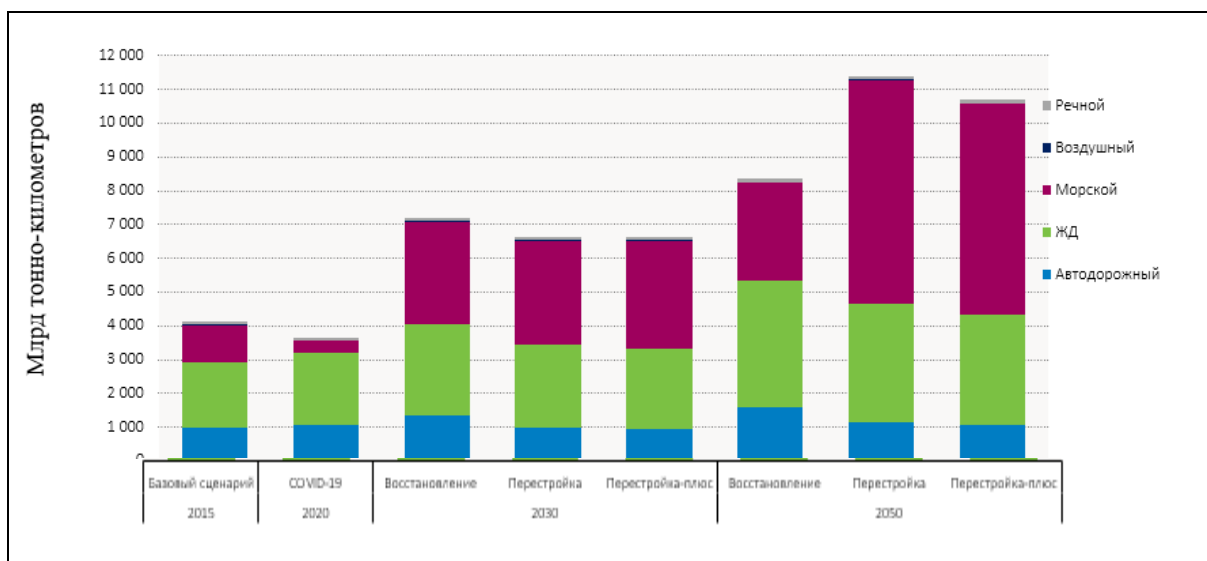
Диаграмма IV
Спрос на негородские грузоперевозки, по видам транспорта, сценариям и годам, для Южной и Юго-Западной Азии



Источник: Международный транспортный форум (МТФ), *ITF South and Southwest Asia Transport Outlook* (Париж, 2022 год).

14. Имеющиеся прогнозы также подтверждают растущую важность подключения к морским портам для развивающихся стран Северной и Центральной Азии, не имеющих выхода к морю. В базовом сценарии 2015 года на железнодорожный и автомобильный грузовой транспорт приходилось более 70 процентов транспортной деятельности. Только на железную дорогу пришлось 48 процентов. Важность этих двух режимов стала еще более заметной во время пандемии 2020 года; в тот момент на эти два вида транспорта приходилось почти 90 процентов от общего объема перевозок. Эти результаты свидетельствуют о том, что многие страны региона не имеют выхода к морю, а также указывают на потенциальные трудности для роста, поскольку на морские грузоперевозки приходится наибольшая доля мировой грузовой деятельности. До пандемии на морские грузоперевозки по-прежнему приходилось 26 процентов междугородних перевозок в субрегионе. Однако в 2020 году доля морского транспорта сократилась лишь до 10 процентов. Ожидается, что по мере роста глобальной международной торговли в регионе значительная часть этой торговли будет приходиться на морские перевозки. По прогнозам, в соответствии со сценарием обычного развития, к 2030 году на морские перевозки будет приходиться 42 процента грузоперевозок, а к 2050 году их доля составит 34 процента. В сценариях «Перестройка» и «Перестройка-плюс» морской транспорт играет еще более важную роль. Согласно обоим сценариям, доля морского транспорта достигнет более 45 процентов к 2030 году и почти 60 процентов к 2050 году.

Диаграмма V
Общий объем негородских грузоперевозок по видам транспорта и сценариям, Северная и Центральная Азия, до 2050 года



Источник: Международный транспортный форум, *ITF North and Central Asia Transport Outlook* (Париж, 2022).

III. Региональная сухопутная транспортная связуемость и логистика

15. Как признано в Региональной программе действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы), развитие региональных наземных транспортных коммуникаций и логистики подразумевает действия по нескольким направлениям. Это включает в себя работу по повышению эффективности, устойчивости и жизнестойкости региональной сухопутной транспортной сети, получившей официальное закрепление в межправительственных соглашениях по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и «сухих портов». Это также предполагает содействие повышению эффективности, устойчивости и жизнеспособности сухопутных и мультимодальных транспортных коридоров в регионе, улучшение доступности региональной транспортной сети с уделением особого внимания разрывам в плане связуемости, негативным образом влияющим на развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и другие страны с особыми потребностями, и, наконец, содействие в повышении качества и инклюзивности логистических услуг и общей конкурентоспособности региональных компетенций в сфере логистики.

A. К повышению эффективности, устойчивости и жизнеспособности сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также сети «сухих портов» международного значения

16. Ожидается, что несколько недавно завершенных или текущих инициатив будут способствовать повышению эффективности, устойчивости и

жизнестойкости сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также сети «сухих портов» международного значения.

1. Содействие скоординированному развитию инфраструктуры в соответствии с согласованными параметрами региональной инфраструктуры

17. В настоящее время в Межправительственном соглашении по сети Азиатских автомобильных дорог участвуют 30 сторон, а это более 145 000 км дорог, соединяющих все регионы Азии и столицы всех стран – участниц сети. В сети Трансазиатских железных дорог, включающей почти 118 000 км железнодорожных линий, охватывающих более 28 стран, участвует 21 сторона. В настоящее время в Межправительственном соглашении о «сухих портах» участвуют 17 сторон, в списке которых 269 сухих портов.

18. Страны – участницы этих сетей продолжают работу по расширению и модернизации своих сегментов региональной транспортной сети. В Бангладеш достигнут значительный прогресс в завершении строительства двух недостающих звеньев на маршруте 1 Азиатских автомобильных дорог: построен мост длиной 6,15 км через реку Падма и мост длиной 690 м через реку Мадхумати в пункте Кална.

19. В рамках сети Трансазиатских железных дорог одним из значительных событий стало открытие 414-километровой железнодорожной линии между Китаем и Лаосской Народно-Демократической Республикой, которая может обеспечить более устойчивые международные перевозки между государствами – членами Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и за ее пределами. Железнодорожная линия свяжет железнодорожную сеть АСЕАН с железнодорожными коридорами вдоль сети Трансазиатских железных дорог, открыв новые перспективы международных железнодорожных перевозок для этих стран. Правительство Республики Таджикистан планирует строительство новой железнодорожной линии к своей свободной экономической зоне в Кулябе в соответствии с поправкой к списку Трансазиатских железных дорог, принятой Рабочей группой по сети Трансазиатских железных дорог на ее седьмом заседании в мае 2021 года. Государства – члены АСЕАН также предпринимают практические шаги по развитию эффективной сети «сухих портов» в дополнение к инициативам по созданию сети автомобильных дорог АСЕАН и проекту железнодорожной ветки Сингапур – Куньмин.

20. Что касается инициатив национального уровня, то правительство Таиланда разработало национальный генеральный план развития «сухих портов», включающий создание четырех сухих портов для удовлетворения спроса на интермодальные перевозки между портом Лаем Чабанг и четырьмя внутренними районами в Чачоенгсао, Кхон-Кене, Накхон-Ратчасиме и Накхон-Саване. Первый этап строительства интермодального комплекса в Чианг-Кхонге был завершен в декабре 2020 года, а второй этап соединит будущую железнодорожную ветку Денчай – Чианграй – Чианг-Кхонг. В Лаосской Народно-Демократической Республике 4 декабря 2021 года были открыты новый «сухой порт» в Таналенге и логистический парк во Вьентьяне, соединенные новой железнодорожной веткой из Китая.

21. Другими словами, развитие инфраструктурных связей продолжает оставаться динамичным, и даже во время пандемии COVID-19 произошло несколько дополнений и обновлений региональной сети Азиатских

автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также формирующейся региональной сети «сухих портов», что отражено в принятых поправках к межправительственным соглашениям.

2. Гармонизация, сообразно обстоятельствам, операционных стандартов, в том числе требований, касающихся пересечения границ и транзита, и применения инструментов и рамочных механизмов по упрощению процедур перевозок

22. Наряду с вопросами подключения инфраструктуры, оперативность операций по пересечению границ сохраняет свое критическое значение для транспорта. Последние обсуждения в Рабочей группе по Азиатским автомобильным дорогам подтверждают, что трансграничные и транзитные автомобильные перевозки в Азиатско-Тихоокеанском регионе сталкиваются со значительными операционными проблемами из-за многочисленных нефизических барьеров⁸. Они включают ограничения прав на движение, отсутствие согласованных стандартов для грузовых транспортных средств и недостаточное использование новых технологий. Аналогичным образом, международные трансграничные операции были признаны Рабочей группой по сети Трансазиатских железных дорог в качестве одного из основных факторов, влияющих на эффективность и конкурентоспособность железнодорожного транспорта⁹. Рабочая группа подчеркнула все большую потребность в продолжении усилий по повышению эффективности функционирования транспортных коридоров, включающих «сухие порты», и приоритизации конкретных мер в этом отношении¹⁰.

23. Одним из важных событий в этой области является предлагаемое новое приложение к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог. На своем седьмом заседании Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог рассмотрела предложение правительства Исламской Республики Иран изучить вопрос о добавлении нового приложения к Соглашению, озаглавленного «Общие принципы электронного обмена информацией/данными между железными дорогами и между железными дорогами и контрольными органами в рамках сети Трансазиатских железных дорог». Приложение будет содержать руководящие принципы по данной теме и поможет упорядочить сложные международные железнодорожные операции, сделав железные дороги более конкурентоспособными и максимально реализовав их потенциал устойчивости. Секретариат будет поддерживать необходимые консультации со сторонами Соглашения, чтобы решение могло быть принято на следующем заседании Рабочей группы.

24. Цифровизация, в целом, представляет собой основное направление развития оперативной связуемости. Тенденции цифровизации, уже хорошо развитые в транспортном секторе, ускорились во время пандемии. На своей последней сессии в июне 2021 года Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам выступила с призывом использовать цифровизацию и интеллектуальные транспортные решения для достижения бесперебойного и устойчивого транспортного сообщения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Рабочая группа по «сухим портам» также приняла к сведению растущее значение «бесконтактных»

⁸ См. ESCAP/AHWG/2021/4.

⁹ ESCAP/TARN/WG/2021/5, пункт 11.

¹⁰ ESCAP/DP/WG/2021/4, пункт 11.

решений, особенно в контексте пандемии COVID-19, и подчеркнула, что быстрое развертывание и внедрение ИКТ в «сухих портах» крайне необходимы для обеспечения их конкурентоспособности на рынке транспортных услуг и повышения устойчивости к текущей пандемии и будущим потенциальным сбоям. Рабочая группа попросила секретариат отразить эти вопросы в своей деятельности по наращиванию потенциала в области «сухих портов» для поддержки текущего перехода транспортного сектора на цифровые технологии, а также борьбы с пандемией COVID-19 и восстановления после нее.

25. На своем седьмом заседании в мае 2021 года Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог поддержала инициативу по подготовке региональной стратегии/основы для углубления процесса цифровизации на железных дорогах региона, особенно в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и наименее развитых стран, и просила секретариат завершить разработку стратегии или основы для дальнейшего рассмотрения Рабочей группой. С учетом этого секретариат начал проведение справочного исследования для определения ключевых вопросов регионального сотрудничества в целях ускорения цифровой трансформации железнодорожного транспорта в регионе и разработал мероприятие по наращиванию потенциала в области цифровой трансформации железнодорожного транспорта в сотрудничестве с Международным союзом железных дорог.

3. Поддержка гармонизированного подхода в рамках реагирования на дестабилизирующие события в сфере трансграничных перевозок

26. На своем девятом заседании 16 и 17 июня 2021 года Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам отметила, что стратегические меры реагирования, принятые сразу же после вспышки пандемии, характеризовались при этом фрагментарностью и отсутствием ясности, что негативно сказалось на перевозчиках и подорвало бесперебойную работу логистических сетей и сетей поставок. Рабочая группа признала, что в существующих правовых документах, касающихся международной перевозки грузов и пассажиров, содержится недостаточно положений о сотрудничестве в целях реагирования на критические ситуации, такие как текущий кризис, связанный с COVID-19, и призвала правительства рассмотреть вопрос о включении в двусторонние и многосторонние соглашения о перевозках между государствами-членами положений о кризисном реагировании и/или разработке типового двустороннего соглашения, включающего такие положения¹¹.

27. Соответственно, в 2022 году секретариат пересмотрел Типовое субрегиональное соглашение ЭСКАТО по упрощению транспортных перевозок, которое должно служить общей основой для субрегиональных соглашений¹². Текущая обновленная версия Типового субрегионального соглашения включает дополнительное описание вопроса форс-мажора в разделе V (С) и более подробное предлагаемое приложение о форс-мажоре. Типовые положения основаны на исследовании предложений по положениям о кризисном реагировании в региональных, субрегиональных и двусторонних транспортных соглашениях, которое было проведено в рамках проекта Счета развития Организации Объединенных Наций под названием «Транспортные и торговые

¹¹ ESCAP/AHWG/2021/4, пункт 7.

¹² ЭСКАТО, «Типовое субрегиональное соглашение по упрощению транспортных перевозок», обновленное в 2022 году (Бангкок, 2022 год).

связи в эпоху пандемий: бесконтактные, эффективные и коллективные решения Организации Объединенных Наций»¹³.

28. Кроме того, в сотрудничестве с Международным транспортным форумом секретариат поддержал обновление «Руководящих принципов восстановления после COVID-19 в интересах обеспечения жизнеспособных и устойчивых международных грузовых автомобильных перевозок в АСЕАН».

4. Поддержка основанных на фактических данных подходов в интересах обеспечения более эффективных планирования, развития и модернизации региональной транспортной системы

29. Отсутствие единой и достоверной информации в регионе о текущем состоянии инфраструктуры наземного транспорта подрывает способность соответствующих стран к совместной деятельности при разработке и реализации общей политики развития инфраструктуры или реагировании на кризисные ситуации. Это стало еще более очевидным во время пандемии COVID-19, когда отсутствие общих платформ и информации значительно затруднило координацию действий в ответ на нарушения, вызванные пандемией.

30. В этом контексте и на основе соответствующих запросов рабочих групп по Азиатским автомобильным дорогам¹⁴, по сети Трансазиатских железных дорог¹⁵ и по «сухим портам»¹⁶ секретариат разработал интерактивную онлайн-платформу Азиатско-Тихоокеанской транспортной сети, на которой представлены карты текущего расширения сетей Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» международного значения, а также отдельные общие сведения о состоянии и оперативной информации по основным маршрутам вдоль этих сетей. Платформа также содержит выборочную информацию о морских портах.

31. Цель платформы – облегчить сбор и обмен данными из разных стран. Как центральный ресурс данных для координации деятельности по региональной транспортной связности, она предоставляет различные инструменты и функции для поиска, отбора и печати картографической информации. Она находится в стадии постоянного развития, и в нее регулярно добавляются новые данные и функции. По мере становления системы объем собранных данных будет способствовать углубленному статистическому анализу и совместной отчетности. Первая версия платформы Азиатско-Тихоокеанской транспортной сети доступна для ознакомления, чтобы страны могли протестировать интерфейс и проверить текущую ситуацию на своих сегментах Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог, «сухих портов» и морских сетей.

¹³ ЭСКАТО, “Transport and trade connectivity in the age of pandemics: contactless, seamless and collaborative UN solutions – proposals for crisis-response provisions in regional and bilateral transport agreements of the ESCAP member States” (Бангкок, 2021 год).

¹⁴ ESCAP/AHWG/2019/4, пункт 37.

¹⁵ ESCAP/TARN/WG/2019/6, пункт 11.

¹⁶ ESCAP/DP/WG/2021/4, пункты 5 и 12.

В. Повышение эффективности, устойчивости и жизнестойкости сухопутных и мультимодальных транспортных коридоров в регионе

32. Целью эффективно функционирующего транспортного коридора, включая межрегиональный транспортный коридор, являются хорошо спроектированные, обслуживаемые, взаимосвязанные и взаимодействующие автомобильные и железные дороги, внутренние водные пути, морские и речные порты, аэропорты и «сухие порты» с пропускной способностью, соответствующей ожидаемым объемам перевозок, которые обеспечивают беспрепятственное движение транспортных средств и грузов между странами коридора. На четвертой Конференции министров транспорта они подчеркнули все более важную роль таких коридоров в улучшении устойчивого регионального транспортного сообщения и необходимость укреплять средства и механизмы координации и управления транспортными коридорами, опираясь на существующий передовой опыт¹⁷.

33. Существует ряд видов практики по созданию координационных механизмов и/или институциональных инструментов, с помощью которых можно решить эти вопросы. В некоторых случаях были разработаны официальные соглашения о коридорах, в то время как в других был создан комплексный набор двусторонних, многосторонних, субрегиональных и международных соглашений, а также мер технической помощи, которые в совокупности обеспечивают условия, необходимые для беспрепятственного введения в действие конкретного транспортного коридора.

34. Одним из основных моментов работы по поддержке мультимодальных транспортных коридоров и операций является завершение в июне 2022 года работы над «Руководством по согласованию национального законодательства о мультимодальных перевозках в Азиатско-Тихоокеанском регионе». Руководство было разработано секретариатом в рамках проекта по повышению интеграции и устойчивости транспортных сетей в Азиатско-Тихоокеанском регионе путем разработки правовой базы для мультимодальных транспортных операций, который был реализован с целью оказания помощи членам и ассоциированным членам в формулировании концепции гармонизации правил мультимодальных перевозок.

35. Руководство призвано обеспечить общую основу, а также может использоваться в качестве отправной точки при разработке или изменении национального законодательства и служить справочным материалом для правительств, стремящихся выработать единый подход к основным тематическим вопросам, охватываемым национальным законодательством. Руководство также можно использовать в качестве контрольного перечня основных тематических вопросов, которые могут быть отражены в национальных законах о мультимодальных перевозках. Оно описывает общие черты и расхождения в регулировании или различные подходы и решения, предлагаемые различными национальными законами, международными конвенциями, субрегиональными соглашениями и отраслевыми правилами мультимодальных перевозок, и содержит предложения по включению решений в национальное законодательство.

¹⁷ ESCAP/78/15, приложение II, пункт 19.

36. Секретариат также работал над выявлением текущей практики управления транспортными коридорами, включая существующие официальные соглашения об управлении коридорами, и сравнением механизмов координации и управления для нескольких транспортных коридоров в регионе с целью разработки и предложения дальнейших вариантов институциональных механизмов по управлению одним или несколькими из этих транспортных коридоров¹⁸. Секретариат определил несколько важнейших факторов, способствующих успеху деятельности транспортных коридоров, включая интермодальные транспортные коридоры. Поскольку любой транспортный коридор состоит из набора звеньев и узлов, любая неэффективность на любом звене или в любом узле влияет на общую эффективность всего коридора. Чтобы устранить эти неэффективные факторы, те, кто в состоянии их устранить, должны знать, что они собой представляют, характер и степень их воздействия, а также их расположение в коридоре. Это означает, что, независимо от институциональных механизмов коридора, информация должна быть доступна по набору минимальных параметров. В этой связи Рабочая группа по «сухим портам» на своем четвертом заседании в июне 2021 года рассмотрела необходимость создания онлайн-инструмента для сбора данных об интермодальных транспортных коридорах с использованием предложенной структуры факторов успеха, определенной секретариатом, и просила секретариат изучить возможность разработки такого инструмента, который мог бы включать набор первоначальных данных, собранных у членов и ассоциированных членов, с возможностью дальнейшего обновления.

С. Устранение пробелов в связности, негативно влияющих на развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и другие страны с особыми потребностями

37. Положение стран Азиатско-Тихоокеанского региона, находящихся в особой ситуации, ограничения связности в которых усилились в результате крупных недавних сбоев, остается актуальной проблемой для региона. Во время пандемии сохраняющаяся нехватка инфраструктуры, транспортные системы, ориентированные на автодороги, низкий уровень цифровизации и ограниченное содействие трансграничным транспортным операциям были еще больше усилены в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и их основных торговых и транзитных партнерах дополнительными мерами трансграничного контроля и проверок, введенными для борьбы с COVID-19. Экономические последствия пандемии аналогичным образом сказались на малых островных развивающихся государствах Тихого океана, где сокращение экспорта первичных товаров из-за снижения спроса со стороны основных стран-импортеров и снижение спроса на импорт из-за экономического спада в островных государствах Тихого океана еще больше подорвали услуги судоходных компаний.

38. Одним из важных положительных изменений в этой области стало расширение участия стран с особыми потребностями, в частности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в региональных транспортных соглашениях. С 2018 года три развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю (Азербайджан, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Узбекистан), присоединились к Межправительственному соглашению по «сухим портам». Казахстан возобновил рассмотрение вопроса о присоединении к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог.

¹⁸ ЭСКАТО, *Developing Coordination and Institutional Arrangements for the Management of Intermodal Transport Corridors in the ESCAP Region* (Бангкок, 2019 год).

Соответственно, секретариат продолжает оказывать поддержку в наращивании потенциала для развития «сухих портов» в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, включая а) оказание технической помощи государствам – членам АСЕАН в развитии сети взаимосвязанных «сухих портов», что в качестве первого непосредственного шага включает создание базы данных о «сухих портах» в странах АСЕАН и б) проведение подробного национального исследования существующих и потенциальных «сухих портов» в Монголии с последующим национальным семинаром по наращиванию потенциала.

39. Кроме того, совместно с Организацией экономического сотрудничества и при финансовой поддержке Исламского банка развития в период 2018–2021 годов ЭСКАТО поддержала проект по коммерциализации железнодорожного коридора между Казахстаном, Исламской Республикой Иран и Туркменистаном. В рамках проекта железнодорожные администрации Казахстана, Исламской Республики Иран и Туркменистана в ноябре 2021 года подписали меморандум о взаимопонимании по созданию железнодорожного грузового коридора. Меморандум о взаимопонимании учреждает постоянную рабочую группу в качестве механизма управления коридором для расширения сотрудничества между заинтересованными сторонами с целью привлечения грузов в коридор, что принесет прямую выгоду двум странам, не имеющим выхода к морю, Казахстану и Туркменистану, и косвенную выгоду другим развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, обеспечив им доступ к морю.

D. Повышение качества и инклюзивности логистических услуг

40. Как было признано на Региональной конференции для поставщиков логистических услуг, которая состоялась в Нью-Дели 15 июля 2022 года, поставщики логистических услуг в Азиатско-Тихоокеанском регионе продолжают сталкиваться с многочисленными проблемами, включая неадекватную инфраструктуру, высокие цены на топливо и энергию, сложные требования к пересечению границ и трудности с доступом к информации. В то же время негативное влияние этих проблем может быть смягчено за счет поддержки и обучающих мероприятий, направленных на повышение качества и инклюзивности сектора логистики.

41. Многие страны региона предпринимают шаги по повышению эффективности и рентабельности своего логистического сектора путем разработки и реализации национальных стратегий в области логистики, что дает возможность вынести проблемы и передовой опыт в сфере логистики на передний план государственной политики. Также растет признание гендерного дисбаланса в секторе и потенциальных значительных выгод от расширения участия женщин в логистическом секторе. Наконец, усилия по поддержке развития логистического сектора региона уделяют внимание использованию новых технологий и возросшему значению мультимодальных операций, особенно с точки зрения человеческого потенциала. В ответ секретариат опубликовал несколько учебных пособий для поставщиков логистических услуг, включая *Training Manual: Operational Aspects of Multimodal Transport* («Учебное пособие: операционные аспекты мультимодальных перевозок») (апрель 2022 года) и «Training manual: standard of logistics information system» («Учебное пособие: стандарт логистической информационной системы») (август 2021 года). Он также организовал национальные семинары по наращиванию потенциала в Бруней-Даруссаламе, Индонезии и Камбодже в 2021 году и на Филиппинах в 2022 году.

IV. Морская и межрегиональная транспортная связуемость

42. Региональная программа действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) позиционирует морскую и межрегиональную транспортную связуемость как одну из семи приоритетных областей, уделяя особое внимание ключевым механизмам подсоединения региона к глобальным цепочкам поставок, включая региональное и многостороннее сотрудничество, анализ соответствующих данных и инструменты нормативной и технической помощи. В этом контексте и с учетом действующих ограничений на поездки в Азиатско-Тихоокеанском регионе в рамках Азиатско-Тихоокеанского регионального форума по обеспечению связи с глобальными цепочками поставок при помощи межрегиональных сухопутных коридоров и морских маршрутов (22 и 23 июня 2022 года) были проведены обсуждения политики в области межрегионального сухопутного транспорта и морского сообщения. История и результаты этих обсуждений представлены в следующих разделах.

A. Межрегиональная транспортная связуемость

43. Прочные торговые и транспортные связи между Азией и Европой имеют давние традиции. В последнее десятилетие наблюдается значительный рост объемов такой межрегиональной торговли, что привело к значительному увеличению объемов перевозок между Азией и Европой по суше. Согласно данным, опубликованным Европейской комиссией, в 2018 году на Азиатский регион пришлось 35 процентов экспорта Европейского союза и 45 процентов импорта Европейского союза¹⁹. Поскольку движение грузового транспорта основано на торговых потоках, высокий уровень торговли между Азией и Европой также подразумевает высокий уровень спроса на грузовые перевозки между этими двумя регионами.

44. Хотя пандемия сильно повлияла на транспортное сообщение по всему миру с момента ее начала в 2020 году, в том числе по различным коридорам между Азией и Европой, объем железнодорожных грузоперевозок увеличился. Примечательно, что в период с января по февраль 2020 года объем перевозок вырос на 12 процентов по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. Это свидетельствует о том, что спрос на сухопутное транспортное сообщение между Азией и Европой остается высоким, поскольку растущая межрегиональная торговля между двумя регионами продолжает оставаться одной из основных тенденций, приводящих к необходимости увеличения потенциала для транспортировки товаров, включая перемещение товаров по суше.

45. На четвертой Конференции министров по транспорту они признали продолжающийся рост транспортных операций между Азией и Европой, несмотря на пандемию, и подчеркнули необходимость расширения координации, в том числе на межрегиональном уровне, для усиления интеграции Азиатско-Тихоокеанского региона в евроазиатские цепочки поставок²⁰.

¹⁹ См. совместное сообщение Европейскому парламенту, Совету, Европейскому экономическому и социальному комитету, Комитету регионов и Европейскому инвестиционному банку под названием “Connecting Europe and Asia – Building Blocks for an EU Strategy”.

²⁰ ESCAP/78/15, приложение II, пункт 20.

46. Тем не менее, все еще существуют возможности для дальнейшего укрепления сотрудничества между двумя регионами, особенно в отношении транспортной связуемости. Аналогичным образом, существует значительный потенциал для роста и улучшения транспортной связуемости между Азией и Европой, как только будут снижены или устранены барьеры, препятствующие бесперебойному, устойчивому и жизнеспособному транспортному сообщению между Азией и Европой. Это требует решения традиционных и новых проблем в транспортных связях между Азией и Европой.

1. Традиционные и новые вопросы межрегиональной транспортной связуемости

47. Расширение возможностей сообщения между Азией и Европой требует решения множества проблем, включая несоответствующие и плохо оборудованные межстрановые соединения, физические препятствия в пунктах пересечения границ и нефизические барьеры, возникающие в результате ограничительных и негармонизированных правил и норм. Связуемости также мешает отсутствие стандартизации в транспортных документах, противоречивые технические стандарты и несовместимые или неоптимальные операционные процедуры²¹.

48. Эти коренные проблемы и задачи были подробно описаны в докладе секретариата о прогрессе в укреплении транспортной связуемости между Азией и Европой, опубликованном в декабре 2020 года²².

49. Воздействие пандемии COVID-19 и кризис на Украине привели к новым сбоям, в том числе на наземных маршрутах. Как уже упоминалось, во время пандемии COVID-19 рост тарифов на морские перевозки привел к увеличению объемов железнодорожных перевозок между Азией и Европой; однако нынешний кризис вызывает сбои не только в железнодорожной логистической сети Азия-Европа, но и на морских транспортных маршрутах. Кризис привел к большой неопределенности по целому ряду вопросов, связанных с функционированием региональных цепочек поставок. В целом, ставки фрахта увеличили производственные и другие расходы, повышая инфляцию и сдерживая рост во многих странах региона. В результате страны сейчас ищут альтернативные маршруты для межрегиональных наземных перевозок между Азией и Европой, что может привести к существенной перестройке транспортных маршрутов, соединяющих эти два региона по суше.

2. Дальнейшие возможности для регионального сотрудничества в области межрегиональной связуемости²³

50. Транспортное сотрудничество между Азией и Европой сохраняет свое значение, несмотря на существующие проблемы, и требует постоянной

²¹ См. E/ESCAP/MCT(3)/5.

²² ЭСКАТО, *Connecting Transport Infrastructure Networks in Asia and Europe in Support of Interregional Sustainable Transport Connectivity: Progress in Enhancing Transport Connectivity between Asia and Europe* (Бангкок, 2020 год).

²³ Данный раздел основан на части I выводов и рекомендаций Азиатско-Тихоокеанского регионального форума по обеспечению связи с глобальными цепочками поставок при помощи межрегиональных сухопутных коридоров и морских маршрутов. Доступно на сайте www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/June22-23_Conclusions-Recommendations_Final.pdf.

поддержки для развития механизмов координации и управления транспортными коридорами, включая межрегиональные транспортные коридоры, а также создания эффективной нормативно-правовой базы для транспортных коридоров, включая мультимодальные транспортные коридоры.

51. Как показали ответные меры на пандемию в Азиатско-Тихоокеанском регионе и за его пределами, ряд практических мер может помочь повысить устойчивость транспортных коридоров и других транспортных связей к внешним потрясениям, например, посредством следующих мер:

a) разработка, развертывание и внедрение цифровых решений для бесперебойной работы наземных и мультимодальных транспортных маршрутов и коридоров;

b) упрощение и гармонизация правил и положений, которые могут помочь транспортным маршрутам/коридорам функционировать в случае внешних сбоев;

c) содействие диверсификации маршрутов для перевозки грузов, а также внедрению передовых мультимодальных транспортных решений.

52. Также важно определить практические решения для повышения экологической устойчивости наземных транспортных коридоров и маршрутов. Такие решения могут включать содействие использованию более устойчивых видов транспорта, таких как железнодорожный и внутренний водный транспорт, а также внедрение других жизнеспособных средств декарбонизации сухопутных/мультимодальных транспортных операций.

53. Дальнейшее развитие устойчивой межрегиональной транспортной связуемости зависит от следующих соображений:

a) продолжение поддержки межрегиональных диалогов по сухопутной транспортной связуемости для облегчения обмена информацией и обновлениями между государствами-членами ЭСКАТО и странами из разных регионов;

b) продолжение предоставления технической помощи государствам-членам для развития устойчивых транспортных коридоров в Азиатско-Тихоокеанском регионе;

c) укрепление сотрудничества с партнерами по реализации, включая другие региональные комиссии и учреждения Организации Объединенных Наций, международные и субрегиональные организации и профессиональные ассоциации транспортно-логистической отрасли по вопросам транспортных коридоров и межрегиональной связуемости;

d) дальнейшая разработка общей концепции и политических рамок для более экологически устойчивых (или зеленых) транспортных коридоров.

В. Устойчивое морское сообщение

54. Важность морского транспорта для глобальных цепочек поставок делает морское сообщение одним из центральных элементов для развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона, которые включают в себя большое

количество прибрежных стран, а также малых островных развивающихся государств. Регион также занимает доминирующее положение в основных видах судоходной деятельности, таких как кораблестроение, судовладение и судоразделочная отрасль. Задачи по обеспечению устойчивости и инклюзивности морских связей Азиатско-Тихоокеанского региона постоянно меняются и требуют как адаптированной национальной политики, так и укрепления регионального сотрудничества.

1. Традиционные и новые вызовы устойчивому морскому сообщению

55. Основной традиционной задачей в этой области является преодоление разрыва в морских коммуникациях для более инклюзивного роста. Экономическая мощь стран Азиатско-Тихоокеанского региона сильно различается в зависимости от численности населения, территории и структуры промышленности. Такая концентрация и разница в экономической мощи и объеме торговли между странами влияет на инвестиционные возможности и развитие технологий в портовом и логистическом секторах стран-участниц. В частности, тихоокеанские острова испытывают трудности с получением финансовых ресурсов для инвестиций в портовые сооружения или развития комплексной транспортной инфраструктуры, что ограничивает эффективное соединение с глобальной цепочкой поставок. Для услуг судоходства и логистики в Тихоокеанском регионе экономическое сотрудничество с другими странами ограничено из-за географических и экономических препятствий, что приводит к порочному кругу стагнации экономического развития²⁴.

56. Национальная и отраслевая политика играет важную роль в улучшении морского сообщения. Стратегии развития крупных портов, перерабатывающих 20 миллионов единиц двадцатифутового эквивалента, и малых портов, перерабатывающих 100 000 единиц двадцатифутового эквивалента, сильно отличаются. Например, в случае тихоокеанских островных стран большинство портов подходят для многоцелевых терминалов, а не для терминалов, предназначенных для перевалки контейнеров. Растет понимание важности разработки средне- и долгосрочного генерального плана развития портов на национальном уровне и плана интеграции портов со всей национальной транспортной инфраструктурой. Тем не менее, многие страны испытывают трудности в разработке комплексной транспортной политики из-за раздробленности полномочий и ответственности за развитие транспортной инфраструктуры, расхождения интересов, связанных с развитием портов, между соответствующими министерствами, а также центральными и местными органами власти, и частого отсутствия координации²⁵.

57. Обеспечение жизнестойкости и экологической устойчивости морских и портовых услуг является еще одной важной задачей для региона, в котором в недавнем прошлом наблюдались высокие темпы развития портов. В настоящее время в Азиатско-Тихоокеанском регионе существует разрыв между странами с высокими целями в отношении декарбонизации судоходства и другими странами, которым трудно выполнить это обязательство из-за нехватки инвестиционных ресурсов, технологических пробелов, недостаточной институциональной и правовой базы и отсутствия человеческого потенциала. Этот разрыв трудно

²⁴ ЭСКАТО, *Status Report on Sustainable and Resilient Ports and Maritime Connectivity in the Pacific Region* (Бангкок, 2022 год).

²⁵ ЭСКАТО, *Supporting a Shift to Greater Sustainability in Selected Ports of Asia* (Бангкок, 2022 год).

преодолеть с помощью дальнейших нормативных актов, но его можно устранить путем распространения информации о лучших и наиболее инновационных инициативах и видах практики, связанных с декарбонизацией судоходства.

58. Одним из примеров такой инициативы, которую поддерживает ЭСКАТО, является Клайдбанкская декларация по зеленым судоходным коридорам, принятая на двадцать шестой сессии Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, которая направлена на создание морских маршрутов с нулевым уровнем выбросов между двумя или более портами. Двадцать четыре страны, включая десять государств – членов Комиссии, подписали Декларацию, обязавшись действовать коллективно, чтобы к 2025 году продемонстрировать жизнеспособность многочисленных зеленых судоходных коридоров. Зеленый судоходный коридор – это морской маршрут с использованием топлива и технологий с низким и нулевым уровнем выбросов в течение всего жизненного цикла с целью достижения нулевых выбросов парниковых газов во всех аспектах коридора в поддержку общепромышленной декарбонизации не позднее 2050 года. Первое такое соглашение было достигнуто властями портов Лос-Анджелеса, Соединенные Штаты Америки, и Шанхая, Китайская Народная Республика, а второе – Морским и портовым управлением Сингапура и Управлением порта Роттердама. Если к этой или подобным инициативам присоединится больше государств – членов ЭСКАТО, это окажет немедленное воздействие на декарбонизацию судоходного сектора.

59. В то же время некоторые страны региона борются с нехваткой специалистов и квалифицированных рабочих в морском секторе. Хотя портовый сектор, несомненно, вступил в информационный век и эру гиперсвязи, многие порты в регионе все еще не имеют возможности улучшить трудовые навыки работников, связанные с информационными технологиями. Кроме того, требуется много времени для достижения консенсуса между заинтересованными сторонами по вопросам перемещения персонала, а также по вопросам обучения и подготовки кадров в ответ на автоматизацию и информатизацию терминалов. В связи с пандемией увеличился спрос на ведение бизнеса онлайн, однако разработка и обучение информационных систем и необходимый реинжиниринг бизнес-процессов не поспевали за этими требованиями.

60. В то время как некоторые страны сталкиваются с трудностями из-за нехватки квалифицированных работников в специализированных и высокотехнологичных областях, в других странах проблемой становится старение рабочей силы или ее нехватка. Некоторые страны полагаются на пожилых и зарубежных работников из-за нехватки рабочих, таких как моряки и водители грузовиков, и прилагают усилия для решения этой проблемы путем информатизации и автоматизации, но существенный недостаток все еще остается проблемой. Важно отметить, что судоходный и портовый секторы по-прежнему ориентированы на мужчин. В некоторых портах женщины-работницы обслуживают автоматизированные объекты и информационные устройства, однако гендерное равенство и расширение прав и возможностей женщин остаются важными вопросами в морском и портовом секторе.

61. Наконец, эффективное принятие решений зависит от достоверной статистики и данных, однако в некоторых странах соответствующие статистические данные недостаточны, что препятствует точному анализу текущего состояния и будущих перспектив. Например, в статистике портовых перевозок Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и

развитию по странам отсутствуют данные по 13 государствам – членам ЭСКАТО, особенно по малым островным развивающимся государствам. Отсутствие такой базовой статистики препятствует составлению плана развития порта на основе спроса на объем портовых перевозок по странам. В некоторых странах недостаточные системы сбора данных и ведения статистики сочетаются с ручными процедурами, что затрудняет быстрое и точное управление данными.

2. Дальнейшие возможности для регионального сотрудничества в области устойчивого морского сообщения²⁶

62. Устранение пробелов в морском сообщении в Азиатско-Тихоокеанском регионе требует комплексных, долгосрочных и адаптированных стратегий развития морского транспорта, учитывающих многомерные факторы, а также разнообразие и особенности каждой страны и субрегиона Азиатско-Тихоокеанского региона. В настоящее время секретариат работает с отдельными странами Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского региона над подготовкой национальной политики по обеспечению устойчивого морского и портового сообщения для устойчивых и эффективных цепочек поставок. При этом основное внимание уделяется экономическим, социальным и экологическим аспектам морского сообщения с учетом конкретного национального контекста в выбранных странах. Результаты будут представлены на следующем региональном форуме по устойчивому морскому сообщению для распространения передового опыта и определения возможностей для укрепления регионального сотрудничества.

63. Продвижение инициатив по более экологически устойчивому (или зеленому) судоходству, таких как зеленые судоходные коридоры, требует стратегического регионального подхода, мобилизующего региональное сотрудничество и партнерство с широким кругом заинтересованных сторон. Сюда входят правительственные учреждения, международные организации, субрегиональные институты, многосторонние банки развития, исследовательские институты и частный сектор. Региональная система сотрудничества, включающая поэтапный подход и подробный план действий по практической реализации зеленых судоходных коридоров на выбранных маршрутах, была бы весьма полезна для стимулирования соответствующих государственных и частных субъектов к осуществлению инициативы по созданию зеленых коридоров.

64. Наконец, необходимо провести дополнительные исследования по морским связям, особенно между регионом АСЕАН и Тихоокеанским регионом. Эта деятельность могла бы опираться на работу многосторонних банков развития в этой области, которая уже принесла ощутимые результаты. Секретариату следует расширять проекты в области исследований, наращивания потенциала и обучения в сотрудничестве с международными и региональными агентствами для укрепления устойчивого морского сообщения и развития портов, основываясь на осведомленности о вызовах и возможностях, с которыми сталкиваются члены и ассоциированные члены.

²⁶ Данный раздел основан на части II выводов и рекомендаций Азиатско-Тихоокеанского регионального форума по обеспечению связи с глобальными цепочками поставок при помощи межрегиональных сухопутных коридоров и морских маршрутов. Доступно на сайте www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/June22-23_Conclusions-Recommendations_Final.pdf.

V. Вопросы для рассмотрения Комитетом

65. Комитет по транспорту, возможно, пожелает предпринять следующие действия:

а) предоставить секретариату отзывы и руководство по текущей и планируемой деятельности в области эффективных и устойчивых транспортно-логистических сетей и мобильности для экономического роста, включая предложения по новому приложению к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог об электронном обмене информацией;

б) приветствовать завершение работы над «Руководством по гармонизации национальных законов о мультимодальных транспортных операциях в Азиатско-Тихоокеанском регионе»;

с) приветствовать пересмотренное Типовое субрегиональное соглашение по упрощению транспортных перевозок, в котором рассматриваются связанные с кризисами положения в соглашениях об автомобильных перевозках;

д) призвать к возобновлению поддержки для улучшения транспортной связуемости стран, находящихся в особой ситуации, в том числе посредством таких инициатив, как подготовка региональной стратегии по ускорению цифровой трансформации железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе;

е) приветствовать основанные на фактических данных подходы для обеспечения лучшего планирования, развития и модернизации региональной транспортной системы и, в частности, инициативу по созданию интерактивной платформы Азиатско-Тихоокеанской транспортной сети и просить членов и ассоциированных членов тесно сотрудничать с секретариатом в целях тестирования интерфейса и проверки текущей ситуации на своих сегментах Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог, сухих портов и морских путей;

ф) принять к сведению выводы Азиатско-Тихоокеанского регионального форума по обеспечению связи с глобальными цепочками поставок при помощи межрегиональных сухопутных коридоров и морских маршрутов. При этом Комитет, возможно, пожелает обратиться к секретариату с просьбой проследить за реализацией предложения о разработке регионального подхода к «зеленым» судоходным коридорам и продолжить поддержку инициатив по развитию наземных и мультимодальных транспортных коридоров в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в том числе путем изучения новых межрегиональных транспортных маршрутов и коридоров.
