



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
10 March 2022
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана

Семьдесят восьмая сессия

Бангкок и онлайн, 23–27 мая 2022 года

Пункт 4f предварительной повестки дня*

**Обзор хода осуществления Повестки дня в области
устойчивого развития на период до 2030 года в Азиатско-
Тихоокеанском регионе: транспорт**

Эффективная и жизнестойкая транспортно-логистическая сеть в поддержку связности цепочек поставок

Записка секретариата

Резюме

В настоящем документе представлены состояние региональной сети транспортных сообщений и самые последние прогнозы перспектив развития грузового транспорта в отдельных частях региона, а также рассматриваются возможные будущие достижения в области обеспечения устойчивости, особенно в плане декарбонизации грузовых перевозок. В документе рассматривается вопрос о том, как Региональная программа действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) будет, возможно, способствовать повышению жизнеспособности и устойчивости функционирования производственно-сбытовых сетей.

Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана предлагается рассмотреть этот документ и подумать о возможности принятия следующих мер: 1) вынести в адрес секретариата рекомендации относительно расширения масштабов деятельности по созданию эффективной и жизнеспособной транспортно-логистической сети в поддержку устойчивого взаимодействия производственно-сбытовых сетей и в соответствии с Региональной программой действий (2022–2026 годы), принятой на четвертой Конференции министров по транспорту (14–17 декабря 2021 года); и 2) вынести дополнительные рекомендации относительно эффективного осуществления соответствующих мероприятий в рамках Региональной программы действий, как подчеркивается в настоящем документе.

I Введение

1. Транспорт имеет исключительно важное значение для функционирования глобальных производственно-сбытовых сетей, что в широком смысле можно рассматривать как процесс мобилизации ресурсов, превращения их в комплектующие и продукцию, распределения готовых товаров на рынках и, в некоторых случаях, повторного использования этих ресурсов посредством стратегий переработки и многократного использования.

* ESCAP/78/L.1/Rev.1.

2. Точная конфигурация производственно-сбытовой сети определяет ее жизнеспособность; например, более экономичные производственно-сбытовые сети , хотя зачастую и более эффективны с точки зрения затрат, но, как правило, имеют меньше резервов на случай внешних потрясений. Одним из способов установления более устойчивого баланса между эффективностью и жизнеспособностью является оптимизация транспортно-логистических услуг. В сущности, наличие и доступность транспорта являются ключевыми факторами, позволяющими или препятствующими реализации различных стратегий управления рисками в производственно-сбытовых сетях, таких как концентрация, отслеживаемость, инвентаризация и многие другие, что напрямую влияет на эффективность и жизнеспособность производственно-сбытовых сетей.

3. Пандемия коронавирусной инфекции (COVID-19) позволила многое понять о функционировании сети транспортных сообщений и производственно-сбытовых сетей. Один из главных извлеченных уроков заключается в том, что по-прежнему существуют широкие возможности для осуществления национальных и региональных стратегий сохранения и укрепления связей между производственно-сбытовыми сетями путем повышения бесперебойности, эффективности и жизнеспособности функционирования транспортно-логистических сетей. Такие стратегические меры, как поддержание оказания основных услуг на границах, содействие развитию мультимодальных перевозок, эффективное регулирование трансграничных грузоперевозок и содействие цифровизации, позволили товарам перемещаться через границы, несмотря на внутренние блокировки и другие ограничительные/защитные меры. Спустя три года после начала пандемии беспрецедентный скачок тарифов на морские грузоперевозки и критическая ситуация в секторе международных автомобильных перевозок заставляют обратить внимание на транспортное сообщение, причем об этом говорят как о всемирной проблеме для осуществления стратегий борьбы с пандемией и восстановления после нее. Высказываются также опасения по поводу того, что больше всех в этом отношении страдают страны с особыми потребностями, такие как малые островные развивающиеся государства и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Другими словами, расширение грузоперевозок для поддержания связей между производственно-сбытовыми сетями остается приоритетной задачей на период пандемии и после ее окончания.

4. Опыт борьбы с пандемией также подтвердил, что повышение жизнеспособности транспортных сообщений в долгосрочной перспективе также приведет к повышению эффективности системы, особенно в условиях внедрения информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и обмена данными в режиме реального времени между всеми производственно-сбытовыми сетями. В этом контексте новая Региональная программа действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы), разработанная и принятая во время пандемии, включает движение в направлении обеспечения эффективных и жизнеспособных транспортно-логистических сетей и мобильности в интересах экономического роста в качестве одной из трех основных целей, наряду с обеспечением экологически устойчивых транспортных систем и услуг, а также безопасных и инклюзивных перевозок и мобильности.

5. На этом фоне в настоящем документе представлены краткий обзор действующей транспортно-логистической сети в Азиатско-Тихоокеанском регионе и самые последние прогнозы относительно перспектив развития грузоперевозок в отдельных частях региона. Затем в нем освещается вопрос о том, как новая Региональная программа действий (2022–2026 годы) могла бы способствовать укреплению связей между производственно-сбытовыми сетями посредством осуществления широкого спектра аналитических,

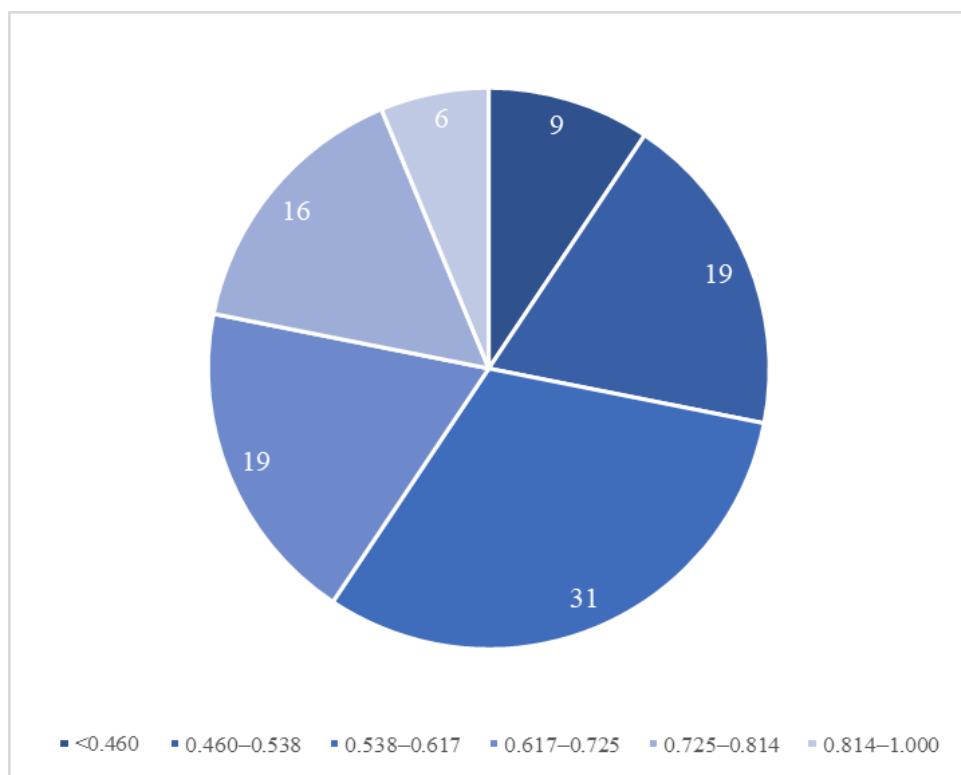
межправительственных мероприятий и мероприятий по наращиванию потенциала.

II. Текущее состояние региональной транспортно-логистической сети в Азиатско-Тихоокеанском регионе

6. Уровни развития транспортных сообщений в развивающихся странах Азиатско-Тихоокеанского региона остаются далеко не одинаковыми. Этот вывод иллюстрирует распределение выборки из 32 развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона, исходя из текущих результатов оценки показателей уровня развития сообщений, проведенной Международным транспортным форумом¹. В то время как две страны в выборке демонстрируют уровни развития транспортных сообщений, сопоставимые с уровнями самых высокоэффективных стран в мире, три страны демонстрируют самые низкие уровни развития транспортных сообщений в мире, а большинство, 25 стран, демонстрируют уровни транспортных сообщений ниже порогового значения 0,725 в самом высоком диапазоне баллов индекса уровня развития транспортных сообщений, наблюдаемом на глобальном уровне (см. диаграмму I). Более того, в странах с особыми потребностями и, в частности, развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государствах отмечается самый низкий уровень развития сообщений по средним, медианным, минимальным и максимальным значениям, что свидетельствует о сохраняющемся неравенстве в развитии сообщений в регионе.

¹ Этот подход для определения уровня развития сообщений представляет собой гравитационную модель, на основе которой определяют, какими возможностями (объем валового внутреннего продукта определяет торговые возможности) располагает та или иная страна по сравнению с другими странами. Пояснительные компоненты рассчитываются для автомобильного, железнодорожного и морского видов транспорта и включают расстояние, транспортные расходы (включая расходы на пересечение границы и погрузочно-разгрузочные работы), время в пути (скорость) и время пересечения границы.

Диаграмма I
Уровни развития сети сообщений в отдельных странах Азиатско-Тихоокеанского региона
(Процентные и текущие индексные показатели развития сети сообщений)



Источник: Organisation for Economic Co-operation and Development, *International Transport Forum (ITF) Transport Outlook 2021* (Paris, 2021).

Примечание: В выборку вошли следующие страны, районы и территории: Азербайджан, Армения, Афганистан, Бангладеш, Бруней-Даруссалам, Бутан, Вьетнам, Гонконг (Китай), Грузия, Индия, Индонезия, Иран (Исламская Республика), Камбоджа, Китай, Корейская Народно-Демократическая Республика, Казахстан, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Монголия, Мьянма, Непал, Пакистан, Папуа – Новая Гвинея, Сингапур, Таджикистан, Таиланд, Туркменистан, Узбекистан, Фиджи Филиппины и Шри-Ланка. Репрезентативный порог равен 0,725. Большинство стран выборки находятся ниже этого порога. Максимальное значение равно 1, так как уровень развития сообщений определяется как часть уровня развития сообщений в стране с наилучшим соответствующим показателем, который принимается равным 1.

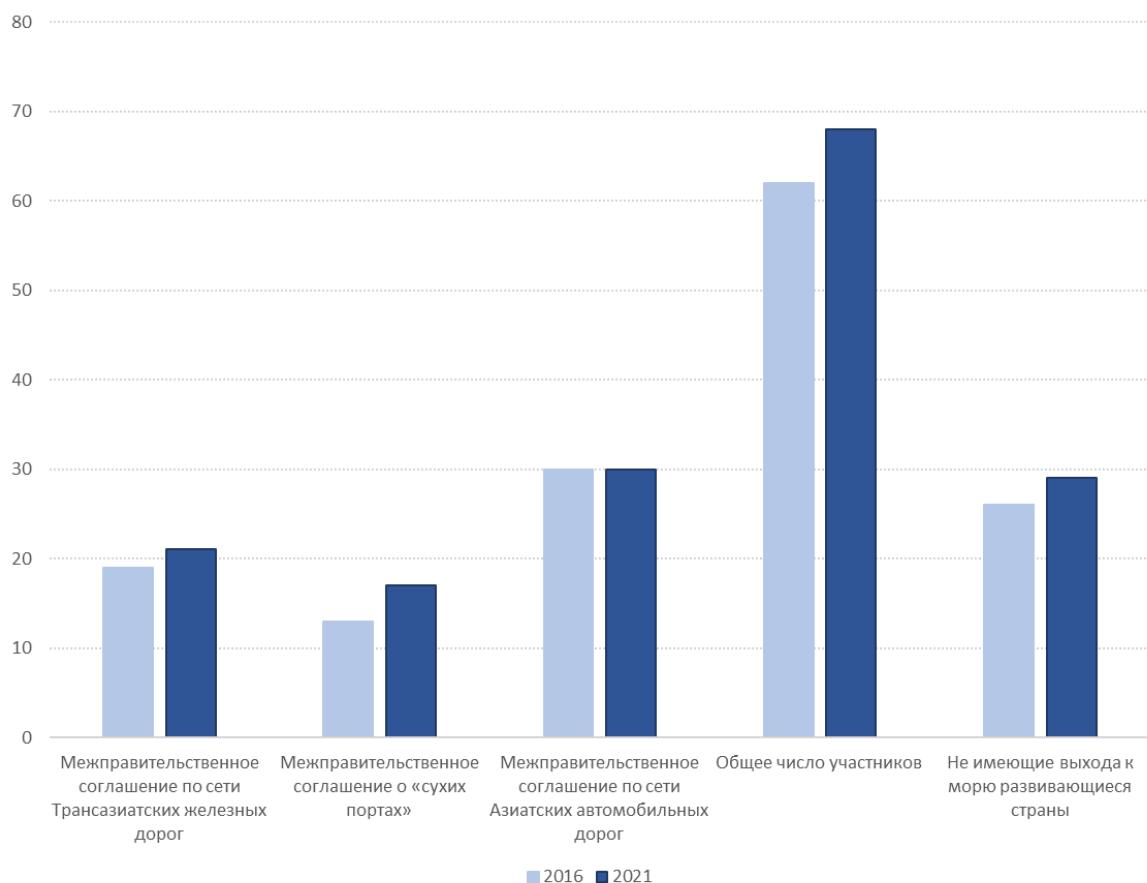
7. В то же время региональная транспортно-логистическая сеть в Азиатско-Тихоокеанском регионе начинает приобретать все более системный и официальный статус.

8. Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог, вступившее в силу в июле 2005 года, в настоящее время насчитывает 30 участников и включает более 145 000 км дорог, соединяющих все районы Азии и столицы всех стран-участниц сети. Сеть Трансазиатских железных дорог, официально закрепленная в Межправительственном соглашении по сети Трансазиатских железных дорог, которое вступило в силу в июне 2009 года, в настоящее время насчитывает 21 участника, а сеть состоит из почти 118 000 км железнодорожных линий, охватывающих 28 стран. Межправительственное соглашение о «сухих портах», вступившее в силу в апреле 2016 года, в настоящее время насчитывает 17 участников и включает 269 «сухих портов».

9. Рост числа стран-участников с особыми потребностями, в частности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, этих межправительственных соглашений стал в последние годы особенно заметен, о чем свидетельствуют присоединение к этим соглашениям еще трех не имеющих выхода к морю развивающихся стран, как показано на диаграмме II.

Диаграмма II

**Участие в межправительственных соглашениях по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и «сухим портам»
(Количество участников)**



Источник: Расчеты Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), исходя из данных базы данных United Nations Treaty Series Online, доступной по адресу https://treaties.un.org/pages/AdvanceSearch.aspx?tab=UNTS&clang=_en (по состоянию на 7 февраля 2022 года).

10. Развитие сетей по-прежнему идет динамично. В течение последних пяти лет карта сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и формирующейся региональной сети «сухих портов» международного значения, дополнялась и обновлялась, что отражено в принятых поправках к межправительственным соглашениям (см. таблицу 1).

**Таблица 1
Принятые к межправительственным соглашениям по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и «сухим портам» поправки**

	<i>Сеть Азиатских автомобильных дорог</i>	<i>Сеть Трансазиатских железнодорожных дорог</i>	<i>«Сухие порты»</i>
2017 год	Добавление маршрута АН35 Монголией	Поправки к железнодорожным маршрутам в Камбодже	Удаление 1 «сухого порта» Таиландом
	Обновление маршрутов АН43 Шри-Ланкой	Поправки к железнодорожным маршрутам в Таиланде	
2019 год	Обновление маршрутов АН1, АН3, АН6, АН31, АН32, АН33, АН34 и АН42 Китаем	Поправки к железнодорожным маршрутам в Исламской Республике Иран	Добавление 7 новых «сухих портов» Индией
	Обновление АН5 Грузией	Добавление к железнодорожным маршрутам в Российской Федерации	Добавление 1 нового «сухого порта» Российской Федерацией
	Добавление маршрута АН9 Российской Федерации		Обновление списка «сухих портов» Казахстана
	Добавление маршрута АН88 Исламской Республикой Иран		
2021 год	Обновление маршрутов АН21 Камбоджей и АН52 Пакистаном	Поправки к железнодорожным маршрутам в Мьянме	Обновление списка «сухих портов» Мьянмой
		Поправки к железнодорожным маршрутам в Таджикистане	Добавление 19 «сухих портов» Российской Федерацией
		Поправки к железнодорожным маршрутам в Турции	

Источник: Reports of the Working Groups on the Asian Highway Network, Trans-Asian Railway Network and Dry Ports, 2017–2021.

11. Основная часть региональной транспортной сети уже построена, однако в автомобильном и железнодорожном сообщении все еще отсутствуют некоторые звенья, а потенциал для развития сети «сухих портов» в регионе в полной мере пока не реализован. В рамках сети Трансазиатских железных дорог осталось построить 12 400 км, а 88 из 269 «сухих портов», включенных в Межправительственное соглашение о «сухих портах», все еще числятся в списке «потенциальных».

12. Серьезную озабоченность в регионе вызывает также качество транспортной инфраструктуры. Согласно текущим оценкам, как показано на диаграмме III, 37 процентов маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог являются автомагистралями и дорогами, которые относятся к классу I, 38 процентов – к классу II, а одна четверть – к классу III или ниже. Качество дорог в субрегионах также далеко не одинаково. В Северо-Восточной и Юго-Западной Азии

60 процентов сети составляют автомагистрали и дороги класса I. В Северной и Центральной Азии 55 процентов сети составляют дороги класса II, в то время как на автомагистрали и дороги класса I приходится менее 20 процентов. В Южной Азии более одной трети сети составляют дороги класса III.

Диаграмма III

**Распределение маршрутов Азиатских автомобильных дорог по классификации дорог
(в процентах)**



Источник: ESCAP, Asian Highway Database. См. www.unescap.org/our-work/transport/asian-highway/database (по состоянию на 7 февраля 2022 года).

13. В обеспечении функционирования производственно-сбытовых сетей важнейшую роль играют не только региональный наземный, но и морской транспорт. В настоящее время на Азиатско-Тихоокеанский регион приходится две трети мировой морской торговли, и там расположено более половины самых загруженных морских портов мира. Пятнадцать из 20 крупнейших морских контейнерных перевозчиков и судоходных компаний в мире и 7 из 10 крупнейших глобальных операторов терминалов базируются в Азии.

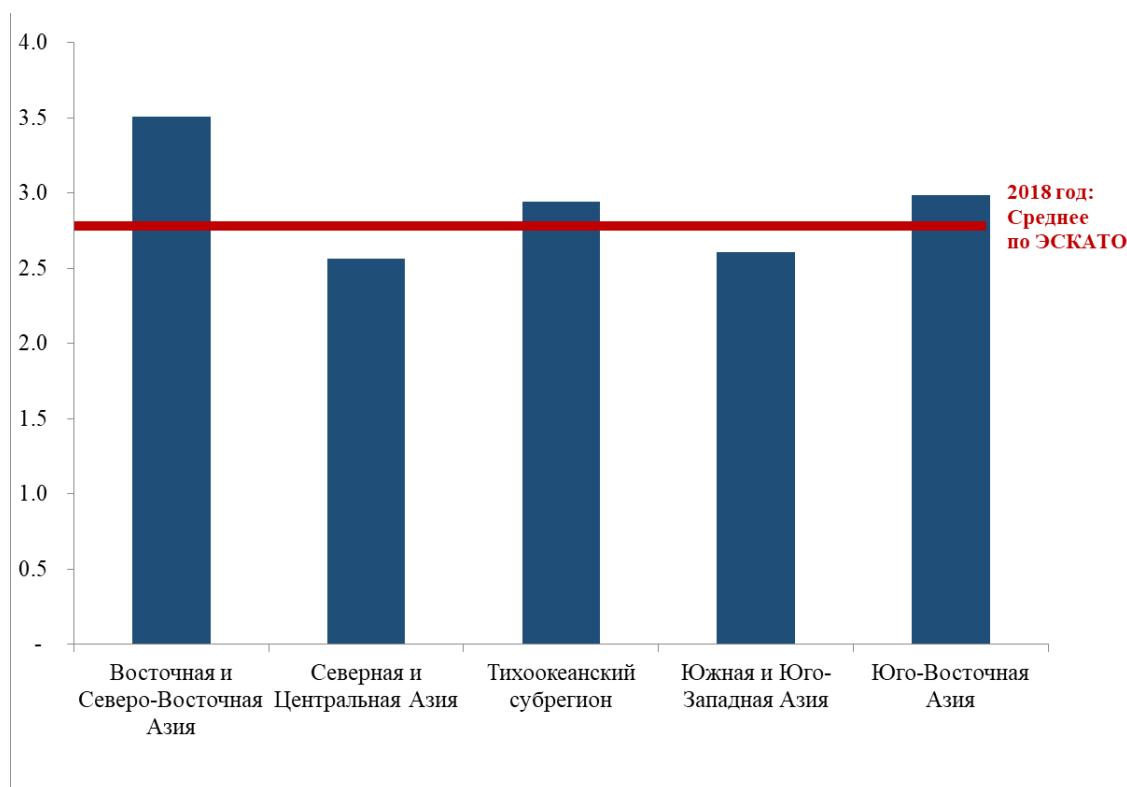
14. Важность морских перевозок особенно отмечалась во время пандемии: сначала, когда большинство правительств (если не все правительства) региона поддерживали работу своих портов даже в разгар пандемии, а потом, когда к концу 2020 / началу 2021 года тарифы на морские перевозки достигли исторических максимумов. Дефицит был вызван сбоями из-за пандемии, торгового дисбаланса и изменения структуры торговли, однако он также стал отражением замедлением поставок и задержек в процессе морских перевозок и работе производственно-сбытовых сетей в силу вызванных пандемией таких проблем, как нехватка рабочей силы в портах, перегруженность портов и простой, вызванные необходимыми испытаниями или задержками на заводах в возврате контейнеров².

15. Наконец, регион все еще располагает широкими возможностями для дальнейшего развития логистического сектора, особенно в плане кадрового

² United Nations Conference on Trade and Development, “Container shipping in times of COVID-19: why freight rates have surged, and implications for policymakers”, Briefing Note No. 84, April 2021.

потенциала. Согласно последнему опубликованному Всемирным банком в 2018 году Индексу эффективности логистики, который ранжирует страны от 0 до 5 (5 соответствует наилучшему показателю), по эффективности и результативности логистического сектора регион набирает 2,89 балла, что чуть выше среднего мирового показателя (2,87) и ниже, чем в Северной Америке (3,81) и Европе (3,37). В самом регионе ситуация существенно различается между субрегионами и внутри них. Как показано на диаграмме IV, Восточная и Северо-Восточная Азия является ведущим субрегионом по качеству логистики, набирая, согласно Индексу, 3,51 балла. Юго-Восточная Азия набрала 2,98 балла, за ней следуют Южная и Юго-Западная Азия (2,61) и Северная и Центральная Азия (2,56). Тихоокеанский субрегион набрал в среднем 2,94 балла.

**Диаграмма IV
Эффективность и результативность сектора логистики в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Индекс эффективности логистики**



Источник: World Bank Logistics Performance Index 2018, см. <https://lpi.worldbank.org/> (по состоянию 15 января 2022 года). Примечание: индекс оценивает страны по шкале от 0 до 5, где 5 соответствует наилучшему показателю.

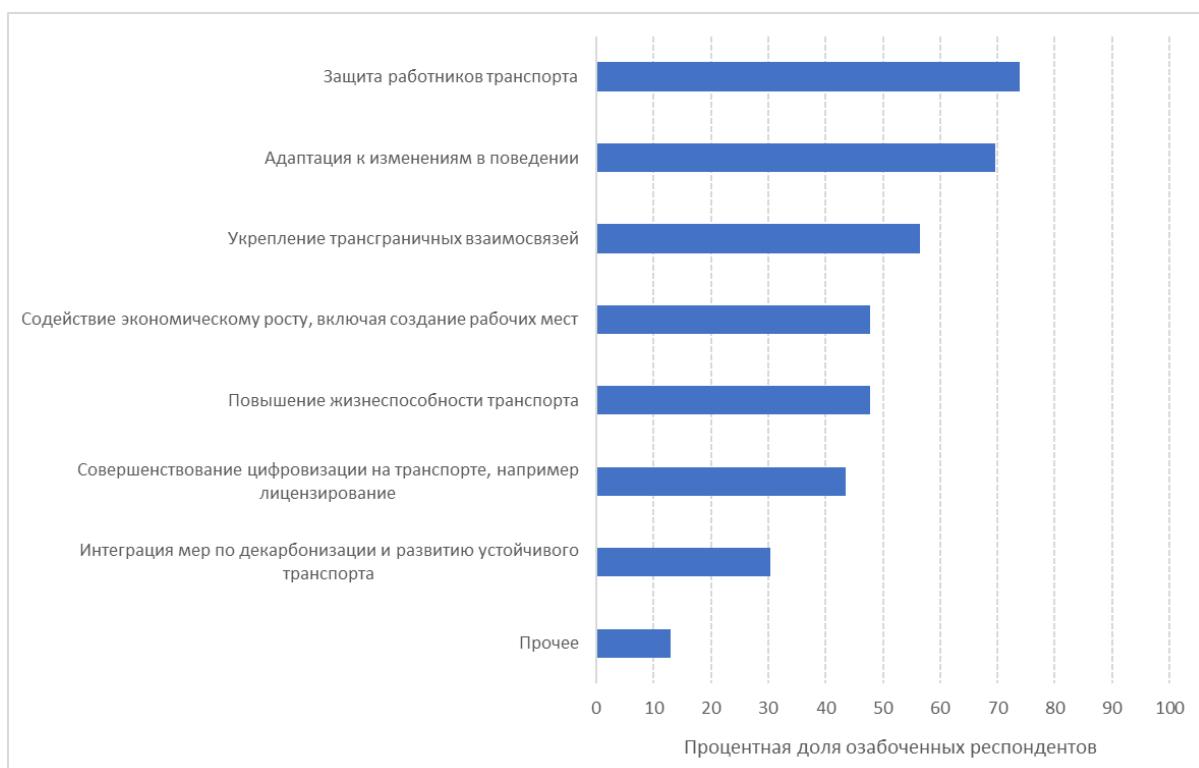
16. Дальнейшее совершенствование регионального сектора транспорта и логистики в Азиатско-Тихоокеанском регионе занимало до пандемии COVID-19 важное место в повестке дня государств-членов и составляло значительную часть Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связью в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы), принятой третьей Конференцией министров по транспорту в 2016 году и одобренной Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана в ее резолюции 73/4. Эти же вопросы приобрели еще большее значение во время самой пандемии, что предоставило возможность для столь необходимого пересмотра потенциальных сценариев развития грузовых перевозок и внешних эффектов этого в период после пандемии.

III. Перспективы развития грузовых перевозок в Азии

17. На ранних этапах пандемии, когда стало очевидным ее глобальное и секторальное воздействие, в том числе на транспортный сектор, правительства стран Азиатско-Тихоокеанского региона рассмотрели пути восстановления и расширения транспортного сообщения в соответствии с усилиями по восстановлению на более качественном уровне. Вопросы обеспечения устойчивости, особенно в ее экологическом аспекте, и жизнеспособности были отмечены в качестве целей стратегий восстановления после COVID-19 на транспорте, хотя и не столь насущными, как проблемы, связанные с продолжением экономической и деловой деятельности, как следует из диаграммы V относительно серьезной озабоченности директивных органов в преддверии периода восстановления.

Диаграмма V

Серьезная озабоченность ответственных за грузоперевозки ведомств в Азии в связи с восстановлением после коронавирусной инфекции (COVID-19)



Источник: Опрос о стратегических мерах в области грузовых перевозок по борьбе с COVID-19, проведенный в июне и июле 2020 года.

18. В таких некоторых региональных инициативах в отношении стратегий восстановления после COVID-19 на транспорте, как Руководство по восстановлению после COVID-19 в интересах развития устойчивых и стабильных международных грузовых автомобильных перевозок в Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), на передний план выдвинуты вопросы обеспечения жизнеспособности и декарбонизации.

19. Чтобы помочь государствам-членам рассмотреть свои альтернативные транспортные стратегии в контексте восстановления после COVID-19, в 2021–2022 годах секретариат в сотрудничестве с Международным транспортным форумом провел анализ перспектив развития грузового и пассажирского транспорта в отдельных субрегионах в рамках реализации проектов Счета развития

Организации Объединенных Наций под названием «Транспортные и торговые связи в эпоху пандемий: бесконтактные, эффективные и коллективные решения Организации Объединенных Наций» и «Содействие переходу к устойчивым грузовым перевозкам в Азиатско-Тихоокеанском регионе». В анализе используются имеющиеся инструменты глобального транспортного моделирования для оценки будущего спроса на пассажироперевозки, объемов грузоперевозок и выбросов, связанных с транспортом, до 2050 года для трех субрегионов, а именно Южной и Юго-Западной Азии, Северной и Центральной Азии и Юго-Восточной Азии, которые были выбраны в связи с происходящими быстрыми изменениями в спросе, услугах и инфраструктуре в области транспорта.

20. Для оценки будущего спроса рассматриваются три стратегических сценария с особым акцентом на возможный выигрыш в устойчивости с точки зрения декарбонизации грузовых и транспортных операций: сценарии восстановления, перестройки и перестройки-плюс (см. таблицу 2). Восстановительный сценарий - это базовый или инерционный сценарий, который предполагает, что к 2025 году транспортные тенденции вернутся к уровням, наблюдавшимся до пандемии, и что будут реализовываться только ранее существовавшие, запланированные или принятые на себя обязательства, то есть не будет никаких дополнительных мер с учетом опыта пандемии. В рамках перестроичного сценария опять-таки предполагается, что к 2025 году транспортные тенденции вернутся 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 достижения целей природоохраны и социального развития. Перестроичный 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 мер³.

Таблица 2

Примеры реализованных в перестроичном сценарии и перестроичном сценарии-плюс мер

<i>Меры</i>	<i>Описание</i>
Экономические инструменты	
Плата за расстояние	Плата за расстояние применительно к автомобильным грузоперевозкам
Портовые сборы	Дифференцированные портовые сборы, определяемые экологическими характеристиками судов, т.е. суда, не использующие экологически чистые технологии, облагаются более высокими портовыми сборами
Повышение качества инфраструктуры	
Улучшение железнодорожного и внутреннего водного сообщения	Повышение привлекательности интерmodalных систем, а именно поездок в железнодорожном или внутренне водном сообщении
Планы по улучшению транспортной сети	Обновление транспортной сети с учетом запланированной новой инфраструктуры и модернизации

³ Подробное описание всех трех сценариев можно найти в International Transport Forum's Transport Outlook 2021, (Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)/International Transport Forum (ITF), 2021, p.184–186).

<i>Меры</i>	<i>Описание</i>
Перевод дальнемагистральных большегрузных автомобилей на экологически чистые виды топлива	Включает ряд решений для достижения нулевого уровня выбросов в случае дальнемагистральных большегрузных автомобилей, включая электродороги, водородные топливные элементы, современные аккумуляторы или низкоуглеродное топливо
Оперативное управление	
Совместное использование активов и физический Интернет	Совместное использование активов (например, транспортных средств или складов) для повышения эффективности управления ресурсами в области логистической деятельности
Нормативные инструменты	
«Медленный выпуск пара» и снижение скорости движения морского и грузового транспорта	Снижение средней скорости движения судов или грузовиков для уменьшения выбросов
Стандарты экономии топлива для автомобилей с двигателями внутреннего сгорания и топлива	Повышение топливной эффективности грузовых автомобильных перевозок
Стимулирование использования более экологически чистого топлива (включая электромобили) и инвестиции в инфраструктуру распределения/снабжения	Увеличение пробега транспортных средств, работающего на более экологически чистом топливе (например, электрических, водородных, работающих на чистом биотопливе и биогазе) в коммерческих автопарках, что снижает среднюю углеродоемкость автомобильных грузоперевозок
Автомобили большой грузоподъемности	Дорожные транспортные средства, превышающие по массе и габаритам общие ограничения, установленные национальными правилами; грузоподъемность грузовиков увеличивается на 50 процентов, а затраты снижаются на 20 процентов на тонно-километр там, где используются автомобили большой грузоподъемности
Стимулирование инноваций и развития	
Использование автономных транспортных средств и формирование автоколонн	Стимулирует внедрение практики применения автономных грузовиков (автоколонна и полная автономия) в сфере автомобильных грузоперевозок; снижает не только объем автомобильных грузоперевозок, но и интенсивность выбросов углекислого газа; с другой стороны, это может стимулировать спрос и обратить вспять тенденцию к переходу к использованию других видов транспорта
Широкое распространение автомобилей, работающих на электричестве/альтернативном топливе и повышение эффективности для всех видов транспорта	Широкое распространение автомобилей, работающих на электричестве/альтернативном топливе и повышение эффективности для всех видов транспорта (включая средние нагрузки и мощность транспортных средств)
Интеллектуальные транспортные системы и эковождение	Развитие интеллектуальных транспортных систем для обеспечения более качественного автоматического сбора и обработки данных в режиме реального времени для улучшения управления автопарком, трассировки и помощи при вождении.

Источник: по материалам “International Transport Forum (ITF) transport outlooks for North and Central Asia, South-East Asia and South and South-West Asia”, готовится к публикации.

21. Первые выводы, сделанные в ходе анализа, указывают на очень существенный рост спроса на грузоперевозки в ближайшие десятилетия во всех

трех субрегионах. В ближайшие десятилетия ожидается рост городских и негородских грузоперевозок по всему миру, однако их рост особенно заметен в Азии. В сущности, ожидается, что грузоперевозки в субрегионе Юго-Восточной Азии будут одними из самых быстрорастущих в мире.

22. Как показано на диаграмме VI в Юго-Восточной Азии в период 2015–2030 годов прогнозируется увеличение показателя тонно-километров почти на 80 процентов, а базовое значение 2015 года, согласно прогнозам, увеличится к 2050 году по всем трем сценариям почти в четыре раза (коэффициент 3,9). 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 4 раза. По перестроичному сценарию и перестроичному сценарию-плюс общий показатель увеличится соответственно в 3,1 и 2,8 раза. 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.

**Диаграмма VI
Относительное изменение объема грузоперевозок в Азии и мире
(индекс=2015)**



Источник: по материалам “International Transport Forum (ITF) transport outlooks” (см. таблицу 2). *Примечание:* предполагается, что объем грузовых перевозок в тонно-километрах в 2015 году равен 1. На графике показано относительное изменение между 2015 и 2050 годами для трех сценариев (восстановление, перестройка, перестройка-плюс).

23. Одним словом, ожидается, что пандемия не сможет обратить вспять или остановить прогнозируемый рост грузоперевозок в Азии, а 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.

24. Дополнительный вывод, сделанный в ходе анализа, сводится к важной роли мультимодальности. Даже если на автомобильный и морской транспорт будет по-прежнему приходиться основная часть региональных грузопотоков, для

удовлетворения спроса на грузоперевозки все большее значение будут приобретать другие виды транспорта.

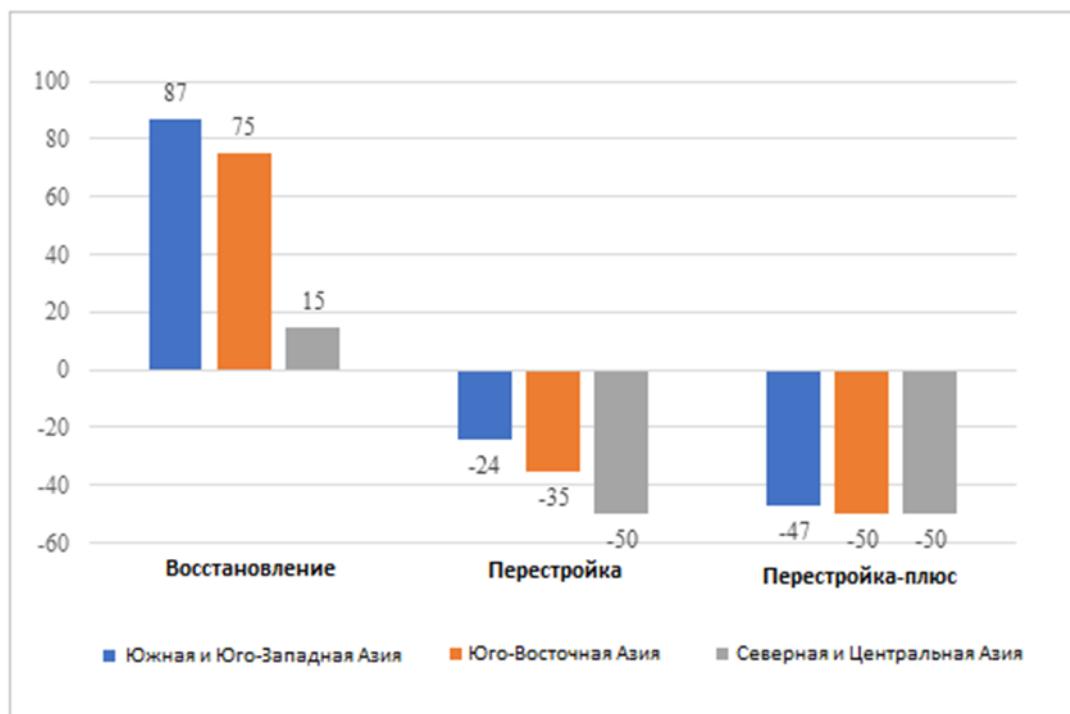
25. Ожидается, что железнодорожным транспортом, в частности, будут перевозиться все большие объемы грузов. В Южной и Юго-Западной Азии при сравнении восстановительного и перестроичного сценария-плюс в 2050 году общий спрос на воздушный, морской, внутренний и автомобильный транспорт снизится, а спрос на железнодорожный транспорт увеличится. Железнодорожный транспорт, на долю которого в 2015 году приходилось 7 процентов от общего объема негородских грузоперевозок, к 2050 году будет занимать 12 процентов по восстановительному сценарию, 15 процентов по перестроичному сценарию и 19 процентов по перестроичному сценарию- плюс. В Юго-Восточной Азии показатель тонно-километров по железной дороге в период с 2015 по 2050 год увеличивается в 3,5 раза. По перестроичному сценарию и перестроичному сценарию- плюс показатель тонно-километров увеличивается соответственно в 3,9 и 5,3 раза.

26. Результаты также указывают на важность доступа к морским перевозкам для всех стран и, особенно, не имеющих выхода к морю развивающихся стран Северной и Центральной Азии. Морские перевозки, которые до пандемии составляли 26 процентов междугородних перевозок в Северной и Центральной Азии, во время пандемии снизились до 10 процентов. По мере роста международной торговли региона значительная часть ее, вероятно, будет морской. Согласно восстановительному сценарию, на морские грузоперевозки к 2030 году в Северной и Центральной Азии будет приходиться 42 процента грузоперевозок, а к 2050 году этот показатель достигнет 34 процентов. Согласно перестроичному сценарию и перестроичному сценарию-плюс, к 2030 году доля морского транспорта, по прогнозам, превысит 45 процентов, а к 2050 году достигнет почти 60 процентов. Другими словами, доступ к морским портам и наличие эффективных транзитных систем являются необходимыми условиями всеохватного роста в регионе, что позволит не имеющим выхода к морю развивающимся странам в полной мере участвовать в растущей региональной и глобальной торговле.

27. Наконец, как резюмируется в диаграмме VII, результаты анализа показывают, что в рамках восстановительного сценария во всех субрегионах произойдет резкое увеличение выбросов двуокиси углерода, однако существенной экономии можно добиться, если принять меры в рамках перестроичного сценария и перестроичного сценария-плюс. Согласно прогнозам, в 2050 году в Южной и Юго-Западной Азии выбросы сектора негородских грузоперевозок увеличатся на 87 процентов по восстановительному сценарию, но снизятся по сравнению с уровнем 2015 года на 24 процентов по перестроичному сценарию и на 47 процентов по перестроичному сценарию-плюс. В Юго-Восточной Азии, согласно восстановительному сценарию, значительный рост тонно-километров оказывает соответствующее влияние на выбросы, связанные с негородскими грузоперевозками, причем в период 2015-2050 годов выбросы увеличатся более чем на 75 процентов. Согласно перестроичному сценарию, в период 2015–2035 годов выбросы возрастут, но затем снизятся, и к 2050 году составят 35 процентов ниже уровня 2015 года. Согласно более амбициозному перестроичному сценарию-плюс, выбросы начнут снижаться быстрее, достигнув пика в 2025 году, а к 2050 году сократятся по сравнению с уровнем 2015 года на 50 процентов. В Северной и Центральной Азии без существенных изменений в ближайшие десятилетия выбросы негородского транспорта будут расти в соответствии со спросом. Согласно прогнозам, в соответствии с восстановительным сценарием, к 2050 году общий объем выбросов в негородских районах увеличится более чем в два раза. Несмотря на схожий с восстановительным сценарием уровень спроса, в перестроичном сценарии и перестроичном сценарии-плюс к 2050 году выбросы будут ниже базового уровня 2015 года и уровня 2020 года.

Диаграмма VII

Ориентировочное изменение объема выбросов двуокиси углерода от негородских грузоперевозок в период 2015-2050 годов, по сценариям (в процентах)



Источник: по материалам “International Transport Forum (ITF) transport outlooks” (см. таблицу 2).

28. Поэтому возможно и желательно, в том числе по соображениям эффективности и устойчивости, снизить влияние растущей потребности в грузовых перевозках на дальнейшее увеличение выбросов двуокиси углерода.

29. Для того чтобы сократить выбросы в секторе транспорта в регионе, необходимо активизировать усилия по декарбонизации сектора грузовых автомобильных перевозок. Уже существует несколько решений, которые можно применить для сокращения выбросов в этом секторе, а пандемия COVID-19 дает возможность ускорить переход к декарбонизации грузоперевозок. В программах восстановления приоритетное внимание следует уделять декарбонизации транспортной инфраструктуры, а также производству, распределению и поставке альтернативных видов топлива.

IV. Пути развития эффективных и жизнеспособных транспортно-логистических сетей в поддержку взаимосвязей между производственно-сбытовыми сетями

30. Как говорилось в предыдущих разделах, эффективность и жизнеспособность перевозок остаются центральным элементом устойчивого развития транспорта, которое должно обеспечивать баланс экономического роста, социальной справедливости и охраны окружающей среды. Эффективность нередко прямо соотносится с устойчивостью; это было особенно актуально во время и после пандемии COVID-19, когда транспортный сектор был мобилизован для поддержания грузоперевозок в интересах получения стабильной экономической выгоды с одновременной защитой здоровья и обеспечением

безопасности работников транспорта и регулированием воздействия деятельности по обеспечению транспортного сообщения на окружающую среду.

31. Этот подход и накопленный опыт нашли отражение в новой Региональной программе действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы), принятой на четвертой Конференции министров по транспорту. В Региональной программе действий достижение прогресса на пути развития эффективных и жизнеспособных транспортно-логистических сетей и мобильности в интересах экономического роста считается одной из трех главных целей. Ожидается, что работа во всех семи тематических областях Региональной программы действий будет прямо или косвенно способствовать достижению этой цели, а также двух других главных целей, а именно: достижению прогресса в развитии экологически устойчивых транспортных систем и перевозок и прогресса в развитии безопасного и социально интегрированного транспорта и мобильности. Таким образом, Региональная программа действий призвана обеспечить максимальную взаимодополняемость действий в семи тематических областях, направленных на достижение трех целей (см. таблицу 3).

Таблица 3

Матрица Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы)

	Главные цели		
	На пути развития эффективных и жизнеспособных транспортно-логистических сетей и мобильности в интересах обеспечения экономического роста	На пути развития экологически устойчивых транспортных систем и перевозок	На пути развития безопасного и инклюзивного транспорта и мобильности
	Соответствующие цели в области устойчивого развития		
	1, 2, 9, 10, 11, 13	7, 9, 11, 13, 14	1, 2, 3, 5, 8, 10, 11, 13
Тематические области	Классификация вклада		
Региональные наземные транспортные сообщения и логистика	Прямое воздействие	Прямое воздействие	Прямое воздействие
Морские и межрегиональные транспортные сообщения	Прямое воздействие	Прямое воздействие	Прямое воздействие
Цифровизация на транспорте	Прямое воздействие	Прямое воздействие	Прямое воздействие
Низкоуглеродные мобильность и логистика	Прямое воздействие	Прямое воздействие	Косвенное воздействие
Городской транспорт	Прямое воздействие	Прямое воздействие	Прямое воздействие
Безопасность дорожного движения	Косвенное воздействие	Косвенное воздействие	Прямое воздействие
Инклюзивный транспорт и мобильность	Косвенное воздействие	Прямое воздействие	Прямое воздействие

Источник: ESCAP/MCT/2021/5/Add.2.

32. В таблице 4 перечислены наиболее актуальные мероприятия в рамках новой Региональной программы действий, которые должны оказать значительное положительное влияние на эффективность и жизнеспособность функционирования производственно-сбытовых сетей в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Таблица 4

Региональная программа действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) и взаимосвязи между производственно-сбытовыми сетями

<i>Область</i>	<i>Мероприятия</i>
Региональные наземные транспортные сообщения и логистика	<p>2.1 Работа, направленная на повышение эффективности, устойчивости и жизнеспособности региональной наземной транспортной сети, получившей официальный статус в Межправительственном соглашении по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственном соглашении по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственном соглашении о «сухих портах».</p> <p>2.2 Содействие повышению эффективности, устойчивости и жизнеспособности наземных и мультимодальных транспортных коридоров в регионе.</p> <p>2.3 Содействие повышению доступности региональной транспортной сети с уделением особого внимания связанным с сообщениями проблемам, негативным образом влияющим на развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и другие страны с особыми потребностями.</p> <p>2.4 Повышение уровня качества и открытости системы логистических услуг, а также конкурентоспособности логистических компаний в регионе в целом</p>
Морские и межрегиональные транспортные сообщения	<p>2.1 Содействие систематическому региональному диалогу по вопросам устойчивого и жизнеспособного морского сообщения.</p> <p>2.2 Оказание малым островным развивающимся государствам помощи в решении их проблем в сфере транспорта и укреплении потенциала противодействия будущим потрясениям.</p> <p>2.3 Поддержка межрегионального многостороннего форума по вопросам устойчивой и жизнестойкой транспортной связью между Европой и Азией</p>
Цифровизация на транспорте	<p>2.6 Содействие внедрению новых технологий, цифровизации, использованию «умных» транспортных систем и осуществлению электронного обмена данными, при котором обеспечиваются конфиденциальность и защита данных в целях стимулирования перехода к «умным» транспортным сетям.</p> <p>2.7 Расширение применения новых технологий и цифровизации для оптимизации портовых работ.</p> <p>2.8 Повышение жизнеспособности, устойчивости и взаимосвязанности морских транспортных систем.</p> <p>2.9 Повышение информированности членов и ассоциированных членов Комиссии о внедрении систем автономной навигации.</p>
Низкоуглеродные мобильность и логистика	<p>2.6 Содействие декарбонизации глобальных и региональных производственно-сбытовых сетей посредством:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) укрепления технического потенциала в области экологически устойчивых грузоперевозок, в том числе в области развития «зеленых» мультимодальных грузовых коридоров; б) проведения национальных и региональных оценок текущего и оптимального целевого распределения перевозок между различными видами транспорта в мультимодальном сообщении; с) стимулирования усилий по декарбонизации в рамках национальных и региональных программ и инициатив по развитию устойчивых грузовых перевозок; д) разработки систем показателей и методологий для оценки эффективности экономических мер, касающихся землепользования мер и других мер в области экологически устойчивых грузоперевозок; е) создания благоприятных нормативно-правовых условий для перехода на использование топливоэффективных и «зеленых» технологий

<i>Область</i>	<i>Мероприятия</i>
применительно к грузоперевозкам;	автомобильным/железнодорожным/морским
	f) обмена информацией о передовых методах в интересах экологизации и декарбонизации функционирования стоимостной цепочки в сфере судоходства, включая развертывание «зеленой» портовой инфраструктуры.
2.7	Расширение программ по укреплению потенциала, направленные на содействие внедрению передовой международной практики в поддержку устойчивого морского сообщения.
2.8	Содействие повышению эффективности логистических центров в интересах сокращения выбросов углерода, в значительной мере компенсирующего дополнительные выбросы от грузоперевозок.

Источник: ESCAP/MCT/2021/5/Add.2.

33. Как видно из таблицы 4, содействие дальнейшему развитию сети сообщений в регионе потребует широкого спектра аналитических, межправительственных мероприятий и мероприятий по наращиванию потенциала в нескольких тематических областях.

34. В области наземных транспортных сообщений и логистики повышение жизнеспособности и эффективности перевозок будет осуществляться путем мобилизации ресурса существующих межправительственных платформ. В частности, Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам, Рабочая группа по сети Трансазиатских железнодорожных дорог и Рабочая группа по «сухим портам» будут продолжать направлять развитие региональной инфраструктуры, рассматривая вопросы инфраструктуры и эксплуатации, которые способствуют максимальному повышению эффективности и добавленной стоимости инфраструктуры, которые определены в трех межправительственных соглашениях, в соответствии с ожидаемым ростом объемов региональных грузоперевозок, что требует установления баланса между вопросами инфраструктурной интеграции и оперативностью грузоперевозок через границы.

35. 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 барьеров; они включают ограничения прав на движение, отсутствие согласованных стандартов для грузовых транспортных средств и недостаточное использование новых технологий⁴. 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 транспорта⁵. Рабочая группа подчеркнула все большую потребность в продолжении усилий по повышению эффективности функционирования транспортных коридоров, включающих «сухие порты», и приоритизации конкретных мер в этом отношении⁶.

⁴ См. доклад Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам о работе ее 9-го заседания (ESCAP/AHWG/2021/4, пункт 4).

⁵ См. доклад Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог о работе ее 7-го заседания (ESCAP/TARN/WG/2021/3, пункт 11).

⁶ См. доклад Рабочей группы по «сухим портам» о работе ее 4-го заседания (ESCAP/DP/WG/2021/4, пункт 11).

36. Содействие развитию и упрощение процедур мультимодальных перевозок является важной частью этой работы. Будет продолжена работа по разработке концептуальной основы для согласования правил и методов, касающихся взаимоотношений между перевозчиками различными видами транспорта, участвующими в мультимодальных транспортных перевозках⁷.

37. С учетом доминирующей роли судоходства в глобальных грузовых перевозках морское сообщение играет важную роль в обеспечении жизнеспособности и эффективности перевозок. Дальнейший прогресс в этой области зависит от укрепления институциональных механизмов для поддержки регулярного обмена информацией о передовых методах и опытом в области устойчивого морского сообщения для Азиатско-Тихоокеанского региона в соответствие с поручением Комиссии в ее резолюции 76/1 об укреплении сотрудничества в целях содействия сохранению и рациональному использованию океанов, морей и морских ресурсов. В этой связи будет крайне важно решать проблемы малых островных развивающихся государств, развивать региональное сотрудничество для оказания им помощи в решении транспортных проблем и повышать их устойчивость к будущим потрясениям.

38. Использование новых технологий и цифровизация в рамках региональных сетей сообщений могут в немалой степени способствовать повышению эффективности и жизнеспособности производственно-сбытовых сетей. Тенденции в области цифровизации, которая уже полным ходом идет в транспортном секторе, получили мощный импульс во время пандемии и потребуют дальнейшей поддержки со стороны правительства.

39. А поэтому на своей последней сессии Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам выступила с призывом использовать цифровизацию и интеллектуальные транспортные системы для обеспечения бесперебойного и устойчивого транспортного сообщения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. По ее разумению, использование новых технологий, включая логистические информационные системы и технологии автоматизации, позволит создать более оптимальные механизмы для обеспечения более оперативного, эффективного и безопасного перемещения товаров и услуг в рамках производственно-сбытовых сетей. Рабочая группа призвала государства-члены поддержать проект секретариата путем интеграции новых технологий в транспортный сектор и обратилась к нему с просьбой доложить о результатах проекта на десятом совещании Рабочей группы⁸.

40. Аналогичным образом, Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог поддержала инициативу по разработке 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. Она также согласилась с предложением правительства Исламской Республики Иран рассмотреть возможность добавления нового приложения к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог об общих принципах электронного обмена информацией/данными между железными дорогами и между железными дорогами и органами пограничного контроля в рамках сети Трансазиатских железных дорог⁹.

⁷ Там же, пункт 16.

⁸ См. ESCAP/AHWG/2021/4, пункт 8.

⁹ См. ESCAP/TARN/WG/2021/3, пункты 6 и 14.

41. Рабочая группа по «сухим портам» также приняла к сведению растущее значение «бесконтактных» решений, особенно в контексте пандемии COVID-19, и подчеркнула, что быстрое развертывание и внедрение ИКТ в «сухих портах» крайне необходимо 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 работе 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 нее¹⁰.

42. Наконец, обеспечение эффективности и жизнеспособности транспортных и логистических операций отвечает амбициозным целям региона в плане обеспечения низкоуглеродной мобильности и логистики. В этой связи существующие институциональные механизмы опять-таки могут быть использованы для повышения потенциала соответствующих заинтересованных сторон в разработке и реализации национальных и региональных мер по декарбонизации транспортных операций вдоль сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» международного значения. Вышеупомянутый региональный диалог по вопросам устойчивого и жизнеспособного морского сообщения (см. таблицу 4) также будет направлен на повышение потенциала соответствующих заинтересованных сторон в деле реализации глобальных правил и инструментов для повышения экологической устойчивости и жизнеспособности морского транспорта.

43. Будущие перспективные сценарии и прогнозы ясно подчеркивают необходимость осуществления более амбициозных стратегий содействия устойчивым грузоперевозкам в регионе. Однако из-за участия множества заинтересованных сторон, часто преследующим противоречавшие друг другу первоочередные цели, стремление к углублению процесса обеспечения устойчивости грузовых перевозок сталкивается с серьезными проблемами. Поэтому необходимы согласованные усилия государств-членов при должной поддержке партнеров по развитию. Значительный шаг в направлении решения соответствующих проблем был сделан государствами-членами с принятием Декларации министров о развитии устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в которой министры призвали к реализации регионального подхода к устойчивым мультимодальным грузовым перевозкам, который обеспечивает согласованность существующих инициатив, позволяет добиться синергетического эффекта посредством партнерств и обеспечивает поддержку на высоком политическом уровне устойчивых мультимодальных грузовых перевозок¹¹. В настоящее время секретариат работает над тем, чтобы использовать эту поддержку на высоком уровне для содействия разработке субрегиональных/национальных стратегий развития устойчивого грузового транспорта.

V. Вопросы для рассмотрения Комиссией

44. Комиссии предлагается обменяться мнениями по вопросам, рассматриваемым в настоящем документе, и подумать о возможности принятия следующих мер:

а) вынести в адрес секретариата рекомендации относительно расширения масштабов деятельности по созданию эффективной и жизнеспособной транспортно-логистической сети в поддержку устойчивого

¹⁰ См. ESCAP/DP/WG/2021/4, пункт 6.

¹¹ ESCAP/MCT/2021/5/Add.1.

взаимодействия производственно-сбытовых сетей и в соответствии с Региональной программой действий (2022–2026 годы);

b) и вынести дополнительные рекомендации относительно эффективного осуществления соответствующих мероприятий в рамках Региональной программы действий, как подчеркивается в настоящем документе.
