

**Экономический и Социальный
Совет**

Distr.: General
15 сентября 2016 года
Russian
Original: English

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

Третья сессия

Москва, 5-9 декабря 2016 года

Пункт 3b предварительной повестки дня*

Основные вопросы в области транспорта

Региональная связуемость транспортной инфраструктуры**Записка секретариата***Резюме*

Сеть Азиатских автомобильных дорог, сеть Трансазиатских железных дорог и сеть «сухих портов» международного значения заложили основы для создания международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. Однако для беспрепятственного передвижения товаров и людей, которое необходимо в регионе для обеспечения устойчивого экономического роста и повышения уровня социальной интеграции, потребуется расширение связуемости между членами и ассоциированными членами. Существующие сети инфраструктуры слишком часто обслуживают лишь ограниченную группу стран и в лишь редких случаях охватывают территорию за рамками одного субрегиона. Результатом являются отсутствие интеграции между сетями, недостающие звенья, «узкие места» эксплуатационного характера, техническая несовместимость и различия в уровне осведомленности о новых технологиях и степени их применения.

В настоящем документе отмечается серьезный прогресс, достигнутый в транспортном секторе за последние годы, и освещаются предложения, касающиеся осуществления его дальнейшего развития в рамках комплексных интермодальных транспортных коридоров, которые могут обеспечить комплексную интеграцию автомобильных дорог, железных дорог, водных путей и портов в транспортную систему, действующую на основе согласованных технических стандартов и предусматривающую более широкое применение новых технологий.

* E/ESCAP/MCT(3)/L.1.

I. Введение

1. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) сыграла ведущую роль в формировании нового подхода государств-членов, предусматривающего включение ими в планирование своей транспортной инфраструктуры международного измерения. Эти совместные усилия привели к успешному определению сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансзиатских железных дорог и приданию им официального статуса, а также к определению ряда «сухих портов» международного значения, призванному содействовать введению в эксплуатацию этих двух сетей и их интеграции с другими видами транспорта.

2. Инициативы, реализованные в рамках этих программ, позволили региону адаптироваться к растущим объемам международной торговли, используя по большей части уже имеющуюся инфраструктуру, и ознаменовали первый шаг на пути объединения разнородных систем инфраструктуры в общую региональную сеть, оптимальным образом приспособленную для того, чтобы способствовать экономической интеграции региона, укреплять экономический рост в нем в будущем и облегчать обмен товарами и услугами.

3. Признавая, что достижение этих целей имеет принципиальное значение для устойчивого экономического развития региона, участники Конференции министров по транспорту, состоявшейся в Пусане (Республика Корея) в ноябре 2006 года, приняли Пусанскую декларацию о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (E/ESCAP/63/13, глава V), в которой была сформулирована концепция международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. Впоследствии эта концепция вновь была отражена в Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, принятой на Форуме министров транспорта стран Азии, который прошел в Бангкоке в декабре 2009 года (E/ESCAP/66/11, глава IV), и вновь подтверждена в Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятой на Конференции министров по транспорту, которая состоялась в Бангкоке в марте 2012 года (E/ESCAP/MCT.2/13). В этом документе также было признано, что рост внутрирегиональной торговли может получать дальнейшую поддержку в том случае, если будут расширены региональные транспортные коридоры и устранены «узкие места».

4. С момента принятия вышеуказанных деклараций международное сообщество развернуло ряд глобальных программ и инициатив, которые влияют на масштаб и осуществление мероприятий, связанных с транспортом. Наиболее важное место в ряду этих инициатив занимает принятие Генеральной Ассамблеей в сентябре 2015 года резолюции 70/1 «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», в которой сформулированы Цели в области устойчивого развития.

5. Для транспортного сектора осуществление Повестки дня на период до 2030 года может оказаться более сложной задачей, чем для любой другой отрасли. Фактически, несмотря на то, что транспортный сектор является одной из главных движущих сил экономического развития и служит одним из источников занятости населения, его доля в объеме выбросов парниковых газов по-прежнему остается одной из наиболее значительных, как и его доля потребления ископаемых видов топлива. Эта проблема еще более серьезна для региона, где наблюдается высокий уровень рождаемости и рост среднего класса с увеличивающимся благосостоянием и покупательской способностью, которые ведут к повышению спроса на товары потребления, особенно личные транспортные средства.

6. Представляется, что на данном раннем этапе осуществления Повестки дня на период до 2030 года достигнут широкий консенсус относительно того, что обеспечение бесперебойной и устойчивой связуемости, содействующей рыночной интеграции и активизации экономической динамики, может послужить одним из способов продвижения вперед, позволяющих сочетать стремление к экономическому росту с более широким распространением благосостояния и повышением внимания к охране окружающей среды.

7. Хотя в странах региона по-прежнему наблюдаются гораздо более высокие темпы экономического роста, чем в остальном мире, низкие темпы оживления мировой экономики после кризиса 2008 года отрицательно повлияли на экспорт развивающихся стран региона, который по-прежнему зависит от внешнего спроса. Так, по данным Азиатского банка развития, средний показатель роста валового внутреннего продукта в развивающихся странах Азии снизился со средней отметки в 8,3 процента, которой он достигал в период 2006-2010 годов, до отметки в 5,9 процента в 2015 году, и как в 2016, так и в 2017 году прогнозируется его дальнейшее снижение¹.

8. Поддержание столь высоких темпов роста, не говоря уже о возвращении к более высоким темпам, которыми ознаменовалось предыдущее десятилетие, потребует от государств-членов новых усилий по более эффективному использованию потенциала, которым располагает обширный внутренний рынок региона. Это означает дополнительные энергичные усилия в следующих областях: а) расширение и обеспечение функционирования трансграничных физических связей путем укрепления региональной инфраструктуры, б) согласование технических стандартов, и с) согласование правовой базы, касающейся транспорта.

9. Азиатские автомобильные дороги и Трансазиатские железные дороги уже сыграли важнейшую роль в том, что касается содействия странам-членам в деле улучшения межстрановых и межрегиональных транспортных связей, особенно в деле решения конкретных транспортных проблем, стоящих перед не имеющими выхода к морю странами и развивающимися странами транзита, как предусмотрено Алматинской программой действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита (2003-2013 годы) и Венской программой действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов.

10. Однако при том, что обе сети требуют дальнейшего расширения и модернизации, для непрерывного экономического роста в регионе необходимо, чтобы страны не ограничивались лишь развитием транспортной инфраструктуры на основе перевозок одним видом транспорта. Эффективная интеграция Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, предусматривающая сообщение с внутренними водными путями, морскими портами, речными портами, аэропортами и «сухими портами», может обеспечить возможности для бесперебойного транспортного обслуживания динамичных отраслей экономики региона. В сочетании с действенным морским сообщением она также может содействовать тому, что страны-архипелаги и островные государства Тихого океана смогут разделить экономический успех региона в целом.

¹ Asian Development Bank, "Asian Development Outlook 2016: Asia's Potential Growth - highlights" (Manila, 2016). Доступно по ссылке <https://www.adb.org/publications/asian-development-outlook-2016-highlights>.

11. В настоящем документе содержится обзор прогресса, достигнутого в регионе в том, что касается Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог. В него также включено обсуждение основных вопросов, связанных с использованием этих двух сетей в качестве структурных элементов осуществления концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы путем развития региональной сети «сухих портов» и международных интермодальных коридоров.

II. Достигнутый в последнее время прогресс в развитии региональных транспортных сетей

A. Состояние сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и связанные с ними проблемы

12. Сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог играют ключевую роль в содействии скоординированному развитию региональных сетей автомобильных и железных дорог. Осуществленная в рамках ЭСКАТО коллективная работа привела к приданию этим двум сетям официального статуса посредством Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог² и Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог³, которые вступили в силу в июле 2005 года и в июне 2009 года соответственно. К Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог на настоящий момент присоединилось 29 сторон, а к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог – 18 сторон.

13. В соответствии с положениями данных Соглашений, были учреждены две рабочие группы: по Азиатским автомобильным дорогам и по Трансазиатским железным дорогам, призванные служить важными форумами для содействия осуществлению Соглашений, а также обсуждения вопросов и обмена информацией, связанных с дальнейшим развитием, модернизацией и эксплуатационной эффективностью транспорта в регионе.

14. На шестом совещании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам (Сеул, 3-4 ноября 2015 года) были приняты поправки к приложению I Межправительственного соглашения, предложенные Азербайджаном и Бангладеш. В данных поправках а) были уточнены названия участков маршрутов АН5, АН81 и АН83 на территории Азербайджана и б) был официально закреплён новый план маршрута АН41, проходящего через территорию Бангладеш, в котором отражено включение участка, пролегающего в обход Дакки⁴.

15. На четвертом совещании Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог (Бангкок, 23-24 ноября 2015 года) были приняты поправки к приложению I Межправительственного соглашения, предложенные Бангладеш, Исламской Республикой Иран, Монголией, Российской Федерацией и Таиландом. Принятые поправки отражают обозначение новых маршрутов, которые либо уже существуют, либо планируются к строительству в будущем,

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

⁴ Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, Доклад шестого совещания Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, пункты 7 и 8 (доступен по ссылке [http://www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E-ESCAP-AHWG\(6\)-4-Russian.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E-ESCAP-AHWG(6)-4-Russian.pdf))

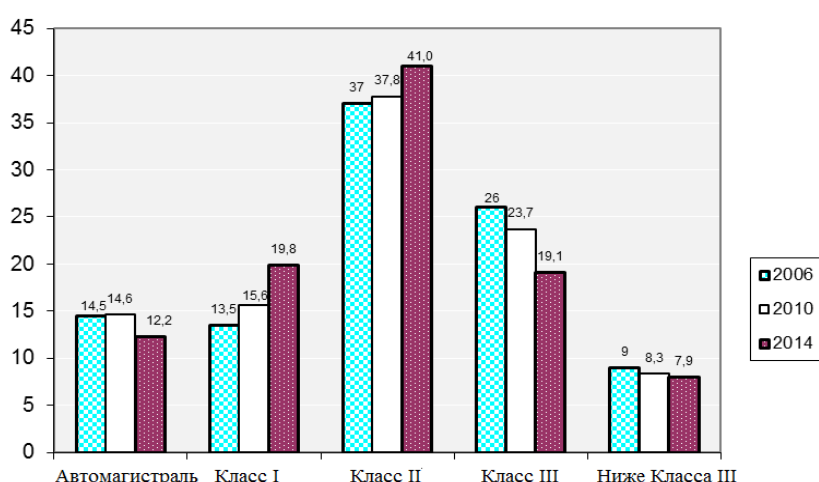
с целью развития трансграничных железнодорожных перевозок между соседними странами⁵.

16. Сеть Азиатских автомобильных дорог и сеть Трансазиатских железных дорог являются эволюционными по своей сути. Действительно, можно отметить, что согласно положениям соответствующих Соглашений, эти получившие официальный статус сети были приняты в качестве двух скоординированных планов развития маршрутов автомобильных дорог и железных дорог международного значения на территории Азии и между Азией и соседними регионами в целях содействия региональной экономической интеграции. В настоящее время Азиатские автомобильные дороги и Трансазиатские железные дороги включают автомобильные дороги протяженностью 143 000 км в 32 странах и железнодорожные линии протяженностью 117 500 км в 27 странах соответственно.

17. Развитие данных сетей включено в национальные планы или стратегии ряда стран.

18. Что касается сети Азиатских автомобильных дорог, проведенное в 2015 году обновление Базы данных по Азиатским автомобильным дорогам показало, что по состоянию на настоящее время приблизительно 10 147 км, что составляет 7,85 процентов сети, еще не удовлетворяют минимальным желаемым стандартам. Кроме того, хотя страны-члены добились несомненного прогресса в модернизации маршрутов Азиатских автомобильных дорог в период 2010-2014 годов (см. диаграмму), слишком во многих случаях один маршрут Азиатских автомобильных дорог попадает в разные категории стандартов по разные стороны границы между соседними странами. Это затрудняет развитие международных трансграничных автомобильных перевозок, так как автоперевозчики воспринимают слабую инфраструктуру как фактор риска травм для водителей и повреждения транспортных средств.

Маршруты Азиатских автомобильных дорог с разбивкой по классам, 2006, 2010 и 2014 годы
(в процентах)



Источник: Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, База данных по Азиатским автомобильным дорогам (по состоянию на 15 сентября 2016 года).

⁵ Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, Доклад четвертого совещания Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог, пункты 5-9 (доступен по ссылке [http://www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E_ESCAP_TARN_WG\(4\)_4_R.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/pre-ods/E_ESCAP_TARN_WG(4)_4_R.pdf))

19. База данных по Азиатским автомобильным дорогам – плод продолжительных совместных усилий секретариата и стран-членов в области мониторинга развития сети Азиатских автомобильных дорог. База данных включает всеобъемлющие и подробные данные и информацию о маршрутах Азиатских автомобильных дорог в странах-членах и служит ориентиром для отслеживания уровня их развития в сравнении с нормами проектирования Азиатских автомобильных дорог, сформулированными в приложении II к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог. Странам-членам направляется просьба актуализировать информацию, касающуюся маршрутов Азиатских автомобильных дорог, проходящих через их территорию, на двухгодичной основе. Обновляемая база данных – важный инструмент для разработчиков политики, помогающий им определять национальную политику развития дорожной инфраструктуры в соответствии с международными тенденциями, а кроме того, эта база обеспечивает специалистам по планированию развития транспорта и транспортным операторам доступ к достоверным данным, что стимулирует международные перевозки.

20. Что касается сети Трансазиатских железных дорог, то наблюдается резкий контраст в эксплуатационной готовности четырех коридоров, которые были изучены для определения маршрутов сети. Северный коридор характеризуется высокой степенью эксплуатационной готовности ввиду наличия повсеместной железнодорожной инфраструктуры, достаточной степени совместимости железных дорог соседних стран даже в тех случаях, когда на границе имеются различия в ширине колеи, и высокого уровня грамотности в оперативной и технической области⁶. С момента завершения строительства Транссибирской магистрали этот коридор обычно используется для трансграничных железнодорожных перевозок, а в последние годы внедрение в Китае и Российской Федерации более ориентированной на рынок экономической политики привело к активизации его использования: с каждым годом растет число новых международных контейнерных маршрутных составов, которые следуют по этому коридору.

21. В других же коридорах эксплуатационной готовности препятствуют одна или несколько из следующих проблем: слаборазвитая железнодорожная инфраструктура в ряде стран, по территории которых проходят маршруты, недостаточное количество железнодорожных подвижных составов, отсутствие или недостаточность совместимости подвижных составов по разные стороны границы и низкий эксплуатационный потенциал железных дорог в ряде соответствующих стран. Самым же важным является то, что отсутствие повсеместной железнодорожной инфраструктуры на трансграничном уровне является очевидным препятствием на пути развития международных услуг в некоторых частях региона.

22. Сеть Трансазиатских железных дорог включает 117 500 км уже существующих или запланированных железнодорожных путей, выбранных государствами-членами в силу текущего или будущего потенциала перевозок в рамках международной торговли. При этом 11 500 км, или 9,8 процента от общей протяженности этой сети, пока физически не существуют. Этот показатель – совокупная протяженность трансграничных участков линий, которые, если они будут построены, обеспечат железнодорожное сообщение на межстрановом уровне. По имеющимся оценкам, общая сумма инвестиций, необходимых для строительства этих недостающих звеньев, составляет 69,5 млрд. долл. США. Проблема железнодорожного сообщения между

⁶ Включает следующие страны: Казахстан, Китай, Корейскую Народно-Демократическую Республику, Монголию, Республику Корея и Российскую Федерацию.

странами стоит особенно остро в Юго-Восточной Азии, в том числе и проблема ее связи с другими субрегионами: на ее долю приходится 42 процента отсутствующих участков сети Трансазиатских железных дорог. Помимо проблемы финансирования, существует еще одна важнейшая проблема, требующая решения, – необходимо добиться, чтобы все страны, в которых недостает участков железнодорожных линий, уделили решению этого вопроса равное внимание в соответствующих планах развития и координировали свои графики строительных работ.

23. Несмотря на изложенное выше, страны-члены вложили значительные средства в модернизацию своей железнодорожной инфраструктуры и продолжают внедрение новых национальных, двусторонних или многосторонних проектов, призванных улучшить железнодорожное сообщение как один из способов обеспечения более устойчивого и сбалансированного развития транспорта в регионе, особенно в части обеспечения транспортного сообщения со странами, не имеющими выхода к морю, и отдаленными районами внутри стран.

В. Обеспечение бесперебойной региональной связуемости

24. Признавая, что внутрирегиональная и межрегиональная связуемость относится к числу нерешенных задач, на своей семьдесят первой сессии в мае 2015 года Комиссия приняла резолюцию 71/8 «Укрепление межрегиональной и внутрирегиональной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе», в которой она обратилась к секретариату с просьбой наделять приоритетностью развитие всесторонней и бесперебойной связи в регионе. Впоследствии Комиссия укрепила этот мандат на своей семьдесят второй сессии в мае 2016 года, приняв резолюцию 72/5 «Укрепление регионального сотрудничества в области транспортных сообщений в интересах устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе».

25. Понятие бесперебойной связуемости ассоциируется с концепцией комплексной транспортной системы, позволяющей обеспечить эффективные перевозки товаров и людей разными видами транспорта и в разные страны. Для этого необходимо скоординировать политику, устранить дефицит инфраструктуры, согласовать технические стандарты, синхронизировать оперативные процедуры, разработать и использовать информационно-коммуникационные системы и согласовать законодательство различных стран.

26. В этой связи, в том, что касается развития инфраструктуры, при реализации последних инициатив по развитию сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог все больше учитывается тот факт, что они пересекают территорию соседних государств. Однако независимо от различий, имеющих в финансовых ресурсах, планирование модернизации маршрутов Азиатских автомобильных дорог и строительство недостающих участков сети Трансазиатских железных дорог осложняются тем, что разные страны, охватываемые этими инициативами, уделяют этому вопросу разную степень внимания.

27. В то время как дефицит инфраструктуры отмечается и необходимость согласования оперативных процедур и законодательства различных стран рассматривается в отдельных документах, в данном документе особое внимание уделяется требованиям, предъявляемым к техническим стандартам сетей Трансазиатских железных дорог и Азиатских автомобильных дорог.

28. В соответствии с положениями Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственного соглашения

по сети Трансзиатских железных дорог, были учреждены две соответствующие рабочие группы, призванные служить законодательными платформами, на базе которых разработчики политики из региона могут обсуждать вопросы и координировать политику, направленные на развитие данных сетей. Можно более активно использовать эти рабочие группы для согласования национальных приоритетов с региональными потребностями, включая планирование инфраструктуры и демонстрацию инновационных технологических и эксплуатационных решений, касающихся управления транспортными потоками и совместимости. Эти рабочие группы также могут быть использованы для содействия расширению сетей, особенно в сельскую местность, обсуждения дальнейших направлений работы по согласованию технических стандартов и поиска новых решений, касающихся операций на грузовых терминалах, сообщения с портами и внутренними районами стран, а также вопросов, связанных с первым и последним этапом перевозок грузов.

29. Что касается Трансзиатских железных дорог, то эффективность международного железнодорожного сообщения в рамках сети будет во многом зависеть от наличия достаточной степени последовательности в техническом проектировании и принципах эксплуатации систем железнодорожного транспорта соседних стран. Хотя этот принцип применим в отношении всей сети, он имеет особое значение в тех случаях, когда уже существует единообразие в ширине колеи. Однако в ряде таких случаев отсутствует последовательность в том, что касается длины поездов по разные стороны границы. Это приводит к задержкам при транспортировке и излишним расходам, которые вызваны необходимостью переформирования поездов или грузов на границе.

30. Принципиальное значение также имеет совместимость подвижных составов, независимо от наличия единой ширины колеи. В случаях единообразия ширины колеи конструкция тормозных систем препятствует обмену подвижным составом между железными дорогами соседних стран. В то же время в случаях, когда ширина колеи не является единообразной, дисбаланс между грузоподъемностью вагонов по разные стороны пункта, где необходим переход на другую ширину колеи, налагает схожие ограничения.

31. Что касается автомобильного транспорта в целом и Азиатских автомобильных дорог в частности, проблема совместимости стандартов долгие годы находится в латентном состоянии, так как этот вид транспорта, в отличие от железнодорожного, не привязан в столь же большой степени к соответствующей наземной инфраструктуре, а также не зависит в столь же значительной мере от конкретного типа придорожной инфраструктуры. Еще одним фактором является то, что в течение продолжительного времени передвижение по автомобильным дорогам носило относительно ограниченный характер. Совокупность этих факторов привела к тому, что ни на каком этапе не сформировалось мнение о необходимости наличия международной организации, которая бы устанавливала нормы и стандарты.

32. Тем не менее, сейчас ряд факторов указывает на необходимость внедрения в сферу автомобильного транспорта большей степени стандартизации. К таким факторам относятся расширение внутреннего рынка региона, увеличение объема трансграничной торговли между соседними странами, осуществляемой на небольшом расстоянии, улучшение дорожной инфраструктуры и повышение благосостояния населения, которое привело к беспрецедентному росту числа личных транспортных средств. Кроме того, в регионе также появляется новый вид автодорожного туризма, который характеризуется либо увеличением числа автомобильных поездок через границу в туристических целях, как, например, в случае Китая и Таиланда, либо

ростом числа международных туристов, которые арендуют автотранспортные средства в странах назначения – в обоих из вышеперечисленных случаев возникает вопрос стандартов, касающихся норм вождения и механизмов обеспечения дорожной безопасности.

33. В этой связи, при том, что согласование стандартов строительства дорог по-прежнему остается важным вопросом, секретариат признал, что необходимо также уделять внимание наземным сооружениям, особенно таким, которые связаны с дорожной безопасностью, например, полосам ускорения и замедления, предупреждающим знакам, предписывающим знакам, устройствам для снижения скорости транспортных средств и средствам обеспечения дорожной безопасности. Для облегчения вождения автотранспортных средств и создания безопасных условий управления автотранспортными средствами необходимо обеспечивать «предсказуемость событий» в ходе автомобильных поездок. Учитывая, что повышение степени связуемости будет постепенно вести к увеличению числа трансграничных передвижений автотранспорта, весьма желательно обеспечить единообразную «предсказуемость событий» в рамках всей дорожной инфраструктуры региона и установить соответствующие стандарты. С 2015 года секретариат сотрудничает с Корейской корпорацией автомагистралей в рамках трехлетней программы, призванной представить странам-членам Азиатской сети автомобильных дорог соответствующие рекомендованные стандарты.

34. В рамках этой же трехгодичной программы секретариат также изучает вопрос о том, каким образом регион может извлечь пользу из внедрения новых технологий, таких как саморегулирующиеся транспортные системы. Эти системы сочетают в себе технологии, опирающиеся на новый потенциал, которым обладают современные информационно-коммуникационные технологии. Использование саморегулирующихся транспортных систем позволяет улучшить управление транспортными потоками, обеспечить более беспрепятственные транспортные потоки и более высокий уровень безопасности. Они включают средства телематики и все типы средств связи в транспортных средствах, между транспортными средствами, а также между транспортными средствами и инфраструктурой. Обычно саморегулирующиеся транспортные системы позволяют решать проблемы пробок на дорогах, сокращать число дорожно-транспортных происшествий и смягчать воздействие, которое автомобильный транспорт оказывает на окружающую среду⁷. Секретариат проводит обзор применения саморегулирующихся транспортных систем в Китае, Республике Корея, Российской Федерации и Турции и уже начал распространять информацию о передовых методах среди государств-членов. Саморегулирующиеся транспортные системы заложили основу для создания преимуществ, таких как повышение конкурентоспособности транспортной логистики, обеспечение эффективного использования соответствующих ресурсов, внедрение экологически чистого низкоуглеродного транспорта и стимулирование новых движущих сил экономического роста⁸.

35. В дополнение к вышеуказанным инициативам, стандартизацию автомобильного транспорта также необходимо институционально оформить на более высоком уровне, как это происходит в случае других видов транспорта, которые получают поддержку от соответствующих межгосударственных органов. Так, например, Международная морская организация является глобальным органом по установлению стандартов безопасности, охраны и

⁷ Intelligent Transport Systems Asia-Pacific, “ITS guideline for sustainable transport in the Asia-Pacific region”, 13 October 2013. Доступно по ссылке www.its-jp.org/english/its_asia/1153/.

⁸ Hwang Sang-kyu and Kim Gunyoung, eds., “Chapter 6: Transport Technology”, in *50 Praxes for Better Transport in Korea* (Goyang, Republic of Korea, Korea Transport Institute, 2012), p. 247.

экологичности международного судоходства; Международная организация гражданской авиации разрабатывает стандарты и рекомендуемую практику и политику, призванные способствовать безопасности, эффективности, надежности, экономической устойчивости и экологической ответственности сектора гражданской авиации; а Организация сотрудничества железных дорог и Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам занимаются техническими стандартами и правовыми аспектами международного железнодорожного транспорта.

36. Таким образом, что касается автомобильного транспорта, хотя существующие соответствующие неправительственные организации играют важную роль в содействии международному сотрудничеству по вопросам, касающимся автомобильных дорог и автомобильного транспорта, ни у одной из этих организаций нет полномочий выступать в роли межправительственного органа, отвечающего за разработку нормативной базы в сфере проектирования дорог и транспортных средств и обеспечение того, что управление такими дорогами и транспортными средствами, а также их эксплуатация осуществляются в соответствии с международными нормами. Учитывая эволюцию автомобильного транспорта, которая уже обсуждалась выше, международная автодорожная организация могла бы содействовать скоординированному и устойчивому развитию автомобильного транспорта на основе межправительственного сотрудничества, направленного на оптимизацию управления транспортными потоками, повышение дорожной безопасности и достижение более положительного воздействия на окружающую среду. Учреждение подобной организации является весьма своевременным в контексте недавно принятой Повестки дня на период до 2030 года и текущего Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы.

III. Развитие международных интермодальных транспортных коридоров

A. Преимущества международных интермодальных транспортных коридоров

37. В Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятой на Конференции министров по транспорту (Пусан, Республика Корея, ноябрь 2006 года), была изложена концепция международной комплексной интермодальной транспортной системы. Во исполнение резолюции 70/197 Генеральной Ассамблеи от 22 декабря 2015 года «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров» Комиссия приняла на своей семьдесят второй сессии резолюцию 72/5 «Укрепление регионального сотрудничества в области транспортных сообщений в интересах устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе», в которой она признала важность международных интермодальных коридоров для безопасной, эффективной, надежной и недорогостоящей перевозки грузов и пассажиров в интересах содействия устойчивому экономическому росту, повышения социального благосостояния и расширения международного сотрудничества и торговли между государствами-членами.

38. В контексте усилий государств по повышению жизнеспособности экономики региона, обеспечению потребностей в мобильности людей и товаров и вовлечению внутренних районов стран в основное русло экономического развития представляется, что планирование и введение в эксплуатацию международных интермодальных коридоров знаменует новый подход к

реализации региональных транспортных проектов, позволяющий минимизировать воздействие транспортного сектора на окружающую среду.

39. Эти коридоры предусматривают включение различных видов транспорта, учитывают вопросы освоения прилегающих территорий, связывают отраслевые территориально-производственные комплексы, синхронизируют производственно-сбытовые цепочки и, что самое важное, служат при этом для нужд местных сообществ, больших или малых. В региональном контексте эти коридоры стимулируют совместное планирование инициатив, в основе которых лежит общее видение развития. Пристальное внимание при этом уделяется комплексным транспортным потребностям на широкой территории, и появляется возможность добиться большей степени рационализации вложений. Международные интермодальные коридоры также создают сетевой эффект, позволяющий странам с более ограниченными возможностями финансирования внедрять проекты, которые они не смогли бы реализовать собственными силами. При этом данные страны также получают доступ к технологиям и техническим знаниям.

40. Основанный на коридорах подход, призванный обеспечить интеграцию и координацию различных видов транспорта, необходим для экономической интеграции региона, особенно не имеющих выхода к морю стран и отдаленных внутренних районов стран. Он позволяет странам определять проекты, представляющие общий интерес, соотнося таким образом национальные инициативы с региональными приоритетами. Он также облегчает постепенное согласование стандартов проектирования и эксплуатационных принципов, а также служит стимулом для внедрения новых технологий, таких как саморегулирующиеся транспортные системы.

41. Накопленный в регионе опыт показывает, что сейчас концепция международных интермодальных коридоров получила широкое признание во всем регионе, и имеют место реализация или изучение связанных с ней проектов. Одной из наиболее всеохватных рамочных программ развития таких коридоров является инициатива «Один пояс – один путь», внедряемая правительством Китая в целях придания нового импульса экономической интеграции на основе повышения связуемости между странами. В последние годы, действуя в сотрудничестве с рядом международных партнеров, в том числе железнодорожными перевозчиками и логистическими компаниями, железные дороги Китая внедрили ряд новых интермодальных услуг, призванных продемонстрировать потенциал таких коридоров.

42. С 2010 года на еженедельной основе организуется перевозка автозапчастей для автомобилей марки «БМВ» с завода-изготовителя в Лейпциге (Германия) на сборочный завод «БМВ» в Шэньяне (Китай). В 2014-2015 годах были опробованы и другие инициативы, предусматривающие сообщение между Чунцином (Китай) и Дуйсбургом (Германия), Чжэнчжоу (Китай) и Гамбургом (Германия), Сучжоу (Китай) и Варшавой, Иу (Китай) и Мадридом, Куньмином (Китай) и Роттердамом (Нидерланды). Самый недавний пример датируется началом 2016 года – первый контейнерный поезд проследовал из провинции Чжэцзян (Китай) в Тегеран через Казахстан и Туркменистан. Также налажены и другие маршруты транспортного сообщения между Центральной Азией и портами Исламской Республики Иран, а также между Исламской Республикой Иран, Пакистаном и Турцией.

43. В целом, учитывая гораздо более сжатые по сравнению с морскими перевозками сроки транспортировки и значительно более низкие по сравнению с авиаперевозками транспортные расходы, такие услуги пользуются большим спросом в отраслях, где требуется транспортировка срочных, дорогостоящих грузов, таких как автозапчасти или продукты сферы информационных

технологий. Однако по-прежнему сохраняются проблемы в ряде областей, связанных с эксплуатационной и коммерческой деятельностью. Следует добиваться дальнейшего улучшения взаимодействия между операторами транспорта, контактов между партнерами и достижения согласованных целей.

44. Для успешного планирования, проектирования и введения в эксплуатацию коридоров требуется серьезная координация. Учитывая многосторонний характер международных интермодальных коридоров, импульс такой координации может быть придан главным образом на правительственном уровне, так как никакие другие структуры не могут реально заручиться необходимым влиянием для ведения переговоров. Следовательно, предлагается наладить подобную координацию, пользуясь специальной рамочной основой, которая может носить характер межправительственного соглашения о развитии и эксплуатации интермодальных транспортных коридоров.

45. Такое соглашение способствовало бы определению четкой концепции с четко сформулированными целями и задачами на основе диалога и консенсуса. Оно также позволило бы обеспечить аналогичные темпы реализации проектов во всех соответствующих странах. После введения коридора в эксплуатацию соглашение облегчило бы доработку и совершенствование управления им, особенно в периоды изменений в торговых потоках.

В. Роль «сухих портов»

46. Международные интермодальные коридоры характеризуются большим числом интерфейсов. Для обеспечения высокой эффективности этих коридоров необходимо действенное управление этими интерфейсами на стратегически расположенных объектах, служащих пунктами стыковки, где товары можно перегрузить с одного вида транспорта на другой, не создавая при этом задержек и не причиняя ущерба грузу, где можно оперативно и эффективно выполнить формальности, предписываемые правилами и процедурами, и где можно оказать смежные услуги. Интермодальные объекты, такие как «сухие порты», призваны выполнять эти функции.

47. Более того, развитие «сухих портов» может создавать экономические стимулы, привлекая производственные предприятия, предприятия по обработке сельскохозяйственной продукции и предприятия, специализирующиеся на связанной с ними деятельности. На этих объектах будут доступны транспортные и связанные с ними услуги, такие как экспедирование грузов, логистические, таможенные и санитарные услуги. Другие дополнительные услуги могут включать услуги по хранению, складированию, упаковке, классификации, маркировке и обеспечению движения товаров. Кроме того, «сухие порты» могут стать особыми экономическими зонами с гораздо более широкой промышленной базой и базой услуг. Подобный потенциал роста существовал и существует в районах портов, которые стали источником благосостояния прибрежных зон, создавая территориально-производственную привязку для экономической деятельности и услуг, которые, в свою очередь, неизменно привлекали другие экономические факторы производства, такие как постоянный резерв мобильной и высококвалифицированной рабочей силы.

48. «Сухие порты» являются неотъемлемым элементом системы товародвижения по внутренним районам страны, и хотя схожие объекты носят разные названия в разных частях региона, все из них объединяет та общая характеристика, что их основная функция – выполнять таможенные формальности и другие формальности, связанные с пересечением границы, в отношении грузов, являющихся предметом торговли, и осуществлять перевалку этих грузов между разными видами транспорта по маршруту

следования из порта происхождения в конечный пункт назначения внутри страны или наоборот. В этом отношении, выступая в качестве канала международной торговли между пунктами происхождения товаров и пунктами назначения или морскими портами, «сухие порты», особенно имеющие железнодорожное сообщение, принципиально важны для не имеющих выхода к морю стран.

49. Кроме того, «сухие порты» играют важную роль в перебалансировке задач по транспортному обеспечению, выполняемых наземными видами транспорта. Хорошо отлаженные «сухие порты», особенно расположенные на значительном удалении от морского порта, способствуют снижению транспортных расходов и сокращению общего времени перевозки. Накопленный за пределами региона опыт показывает, что успешные «сухие порты» увеличили эффективность логистики и позволили осуществить переход с автомобильного на железнодорожный или внутренний водный транспорт, таким образом содействуя политике, направленной на сокращение выбросов углерода в рамках логистической цепочки. В случаях когда расстояние между «сухими портами» и морскими портами относительно невелико, как в Юго-Восточной Азии, задача по поддержанию железнодорожного транспорта становится более сложной, хотя некоторые страны все же строят «сухие порты» для сокращения пробок на дорогах и уровня загрязнения в морских портах и вокруг них.

50. С учетом этих вопросов в Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятой на Конференции министров по транспорту, состоявшейся в Пусане, Республика Корея, в ноябре 2006 года, были признаны важная роль «сухих портов» в расширении охвата сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и их потенциал в качестве центров экономического развития, особенно в не имеющих выхода к морю странах и в отдаленных внутренних районах стран. Этот мандат получил дальнейшую поддержку в Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, принятой на первой сессии Форума министров транспорта стран Азии в декабре 2009 года. Бангкокская декларация также ознаменовала собой еще один шаг вперед, так как в ней была сформулирована просьба к секретариату обеспечивать сообщаемость и интеграцию сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и других видов транспорта на основе усилий, направленных на разработку межправительственного соглашения о «сухих портах».

51. Межправительственное соглашение о «сухих портах» вступило в силу в апреле 2016 года. На настоящий момент 17 государств-членов подписали это Соглашение, а 11 стали его сторонами. Так как в долгосрочном плане Соглашение даст то преимущество, что торговые грузы будут доставляться напрямую из внутреннего порта одной страны во внутренний порт другой стороны, и таким же образом будет осуществляться таможенное оформление, всем государствам-членам необходимо стать сторонами Соглашения как можно скорее, с тем чтобы достичь этой цели и способствовать дальнейшему развитию международных интермодальных коридоров.

52. В целях содействия правительствам и разработчикам политики в формировании подхода к развитию «сухих портов» секретариат при финансовой поддержке правительства Российской Федерации недавно провел оценку проектов по развитию «сухих портов» в пяти странах региона: Австралии, Индии, Китае, Республике Корея и Таиланде, которые, как представляется, достигли определенных успехов в создании и эксплуатации «сухих портов». Ожидается, что прогресс, достигнутый в этих пяти странах, может оказаться полезен странам с более ограниченным опытом применения

методов планирования и разработки политики, основанных на передовой практике, в отношении развития «сухих портов»⁹.

IV. Связуемость инфраструктуры морского транспорта

53. В то время как развитие сетей инфраструктуры наземного транспорта занимало ведущее место на повестке дня региональных разработчиков политики в области транспорта, деятельности по обеспечению связуемости этих сетей со странами-архипелагами и островными странами Тихого океана уделялась аналогичная степень внимания. Развитие таких связей является необходимым для того, чтобы придать сетям наземного транспорта полную эксплуатационную функциональность, на основе которой они смогут давать более широкие преимущества всем странам региона.

54. Одним из примеров служат перевозки из Японии в материковую Азию: сначала они осуществляются морским транспортом, а затем – наземным в рамках сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог. Товары из любой точки Японии на регулярной основе загружаются в контейнеры в портах Токио, Нагоя, Осака или Хаката и перевозятся по морю в Шанхай (Китай), где они затем перегружаются на железнодорожный или автомобильный транспорт для дальнейшей транспортировки во внутренние районы Китая или Центральной Азии.

55. Это показывает, что использование эффективного наземного транспортного сообщения, такого как сообщение в рамках сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, не обязательно должно ограничиваться континентальной Азией, а может быть и расширено, охватывая также страны-архипелаги и островные страны. Однако для этого необходимо разрабатывать действенные портовую инфраструктуру и услуги в области морских перевозок.

56. Признавая, что связуемость морских перевозок имеет принципиальное значение для достижения Целей в области устойчивого развития и признавая необходимость в более эффективном сообщении между сетями наземного транспорта и основными морскими портами региона, на своей семьдесят первой сессии в мае 2015 года Комиссия приняла резолюцию 71/6 «Расширение морского транспортного сообщения в целях устойчивого развития», в которой она обратилась к секретариату с просьбой укрепить сотрудничество в области развития интермодального транспорта, особенно морского транспорта.

57. В настоящий момент недостаточное развитие морского сообщения ограничивает потенциал производителей в странах-архипелагах и островных странах в том, что касается использования возможностей внутренних и внешних рынков. Для островных государств Тихого океана эта проблема усугубляется тем фактом, что для получения этих преимуществ не существует альтернативы морскому транспорту. Однако для островных государств Тихого океана море в значительной степени остается причиной их изоляции, и во многих исследованиях уже подчеркнута взаимосвязь между изоляцией и бедностью. Неудивительно, что ряд островных стран Тихого океана относится к наименее развитым странам региона.

⁹ Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, “Planning, development and operation of dry ports of international importance: report on trends in the development of inland ports and policies underlying their development in selected countries of the UNESCAP region” (Bangkok, 2015). Доступно по ссылке www.unescap.org/resources/study-planning-development-and-operation-dry-ports-international-importance.

58. С 2004 года Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию измеряет уровень доступа отдельных стран на зарубежные рынки через сеть линейных морских перевозок, применяя индекс связуемости линейного судоходства. Последние данные за 2015 год показывают, что островные страны Тихого океана демонстрируют одни из самых низких в мире показателей: Фиджи – 8,6; Кирибати – 2,9; Новой Каледонии – 8,6; Самоа – 5,2; Папуа – Новой Гвинее – 7,6; Соломоновых Островов – 6,6; Тонга – 2,9; и Вануату – 6,2. Хотя страны-архипелаги, обладающие более развитой экономикой и расположенные ближе к материку, демонстрируют более высокие показатели: индекс Индонезии составляет 27, а Филиппин – 18,3, они все же значительно отстают от стран с активно действующими международными морскими портами, таких как Китай, Республика Корея или Япония, индексы которых составляют 167,1; 113,2 и 68,8 соответственно.

59. Отсутствие связуемости также влияет на транспортные расходы и, следовательно, на конкурентоспособность экономики соответствующих стран. В исследовании 2008 года, посвященном Карибскому бассейну, сделаны следующие выводы:

«Представляется, что на фрахтовые ставки больше влияет число компаний линейных морских перевозок, которые осуществляют прямое сообщение между парами стран, чем расстояние. На маршрутах, где отсутствует перевозчик, осуществляющий прямое сообщение, то есть, где все контейнерные морские перевозки в рамках торговли включают как минимум одну перегрузку в порту третьей страны, фрахтовые ставки в нашей выборке варьируются от 1 170 до 3 290 долл. США, а средняя ставка составляет 2 056 долл. США. На маршрутах, где от одного до четырех перевозчиков осуществляют прямое сообщение, зафиксированы фрахтовые ставки в диапазоне от 650 долл. США до 2 250 долл. США, а средняя ставка составляет 1 449 долл. США. Если прямое сообщение осуществляют пять или более конкурирующих перевозчиков, фрахтовые ставки варьируются от 650 долл. США до 1 730 долл. США, а средняя ставка составляет 973 долл. США. Исходя из статистики, число перевозчиков является фактором, определяющим приблизительно две пятых показателя разницы во фрахтовых ставках»¹⁰.

60. В других аналогичных исследованиях была выявлена схожая взаимосвязь между связуемостью линейного судоходства и торговыми издержками, особенно транспортными издержками. Результаты проведенного ЭСКАТО в 2011 году исследования показали, что 25 процентов изменений в нетарифных торговых издержках, связанных с политикой, определяются индексом связуемости линейного судоходства, то есть доступом к эффективному морскому сообщению и соответствующей портовой инфраструктуре¹¹.

61. Кроме того, как и в случае любого другого вида транспорта, когда объем и качество имеющейся инфраструктуры недостаточны, услуги приобретают более ограниченный характер. Фактически, решение компании предоставить услуги по перевозке из портов страны/в порты страны, используя самые крупные из имеющихся у данной компании суда, тесно связано с имеющейся в

¹⁰ Gordon Wilmsmeier and Jan Hoffmann: "Liner Shipping Connectivity and Port Infrastructure as Determinants of Freight Rates in the Caribbean", *Maritime Economics & Logistics*, vol. 10, March 2008, pp. 130–151. Доступно по ссылке https://www.researchgate.net/publication/5223519_Liner_Shipping_Connectivity_and_Port_Infrastructure_as_Determinants_of_Freight_Rates_in_the_Caribbean.

¹¹ Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, "Trade facilitation in Asia and the Pacific: which policies and measures affect trade costs the most?", staff working paper prepared by the Trade and Investment Division, Bangkok, 22 February 2011, p. 22. Доступно по ссылке www.unescap.org/sites/default/files/TIDwp01_11.pdf.

стране транспортной инфраструктурой. Следовательно, наблюдающаяся в настоящее время тенденция к использованию более крупных судов, особенно контейнеровозов, повлияет в глобальном масштабе на число маршрутов прямого сообщения и портов захода судна на маршруте следования из пункта отправления в пункт назначения.

62. Наконец, портовая инфраструктура слишком часто проектируется и развивается лишь с учетом приема морских судов. Учитывая, что порты являются пунктами стыковки с сетями наземного транспорта, их также следует развивать как один из неотъемлемых компонентов любой политики, направленной на расширение доступа во внутренние районы страны посредством интермодальных коридоров. В этой связи при их проектировании в будущем необходимо уделять повышенное внимание интерфейсам с наземными видами транспорта, особенно железными дорогами.

63. В настоящее время в регионе имеется лишь очень небольшое число портов, если имеется вообще, планировка которых совместима с эффективной эксплуатацией поездов, особенно контейнеровозов. В этой связи необходимо устранить два главных препятствия: железнодорожные колеи при погрузке и разгрузке должны быть достаточной длины для стандартных поездов и должны быть расположены рядом со штабелями контейнеров со стороны места стоянки судна, так чтобы можно было осуществлять операции по погрузке и разгрузке за один подъем при помощи портового погрузочно-разгрузочного оборудования, такого как порталные краны или штабелеры. В настоящее время планировка большинства портов такова, что она не только не способствует переходу с перевозок автомобильным транспортом на перевозки железнодорожным транспортом, а, наоборот, еще больше стимулирует преимущественное использование автомобильного транспорта как на въезде, так и на выезде. Это задерживает появление топливосберегающих, экологических и эффективных с точки зрения затрат транспортных систем в соответствии с Повесткой дня на период до 2030 года.

64. Следовательно, важно, чтобы разработчики политики в регионе, которые планируют будущую транспортную инфраструктуру своих стран, особенно портовую инфраструктуру, учитывали вероятное развитие событий в среднесрочной и долгосрочной перспективе, которое может повлиять на уровень связуемости такой инфраструктуры с материковой частью и ее рынками.

V. Вопросы для рассмотрения

65. Хотя Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственное соглашение о «сухих портах» закладывают основу для региональной связуемости, качество и потенциал этой инфраструктуры в рамках региона неоднородны, и ряд звеньев по-прежнему отсутствуют. Есть основания полагать, что развитие международных интермодальных коридоров заложит основу для скоординированного подхода, направленного на решение вопросов развития, касающихся всех видов транспорта, включая вопрос совместимости и технологических инноваций.

66. Конференция министров, возможно, пожелает дать дополнительные указания относительно следующих элементов, которые предлагается включить в Региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021).

Ближайшая цель: укреплять региональную связуемость на основе дальнейшего развития, модернизации и введения в эксплуатацию сетей транспортной инфраструктуры, в том числе и посредством внедрения новых технологий и необходимых региональных стандартов.

Мероприятия:

1. Совещания Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог и Рабочей группы по «сухим портам»;
2. Исследование региональной рамочной основы связуемости инфраструктуры в ракурсе проблематики комплексных интермодальных транспортных коридоров с учетом интеграции наземного и морского транспорта;
3. Исследование интеграции инфраструктуры различных видов транспорта на основе дальнейшего развития сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог, сети «сухих портов» и других сетей региональной транспортной инфраструктуры, включая морскую инфраструктуру;
4. Исследование согласования технических стандартов транспортной инфраструктуры;
5. Исследование применения новых технологий в целях содействия развитию устойчивого транспорта посредством совершенствования объектов инфраструктуры;
6. Предоставление доклада о прогрессе, достигнутом в регионе в деле обеспечения связуемости транспортной инфраструктуры;
7. Практикум/семинар/совещание/консультативная служба по вопросам связуемости транспортной инфраструктуры.

Показатели достижения:

1. Продолжающееся использование государствами-членами совещаний Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог и Рабочей группы по «сухим портам» для внесения поправок в соответствующие Межправительственные соглашения и обсуждения вопросов, касающихся развития данных сетей.
2. Увеличение числа государств-членов, которые становятся сторонами Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственного соглашения по «сухим портам».
3. Утверждение государствами-членами рамочных основ, благоприятствующих развитию и эксплуатации интермодальных транспортных коридоров.
4. Принятие государствами-членами мер по модернизации и расширению сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог и международно признанных «сухих

портов» на своей территории, в том числе мер по согласованию технических стандартов и внедрению новых технологий управления транспортными потоками.

5. Принятие государствами-членами мер по учету рекомендаций по итогам исследований в отношении региональных и межрегиональных интермодальных транспортных коридоров.
