



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
19 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 3е предварительной повестки дня*

Основные вопросы в области транспорта

Транспортная связуемость наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств

Записка секретариата

Резюме

Наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства по-прежнему сталкиваются со многими сложностями в сфере транспорта. Это могут быть разные проблемы, включая недостаточные инвестиции в транспортную инфраструктуру и услуги или сложные географические условия, которые значительным образом усугубляют ограничения в плане развития. Одной из основных проблем для не имеющих выхода к морю развивающихся стран является отсутствие экономического и эффективного выхода к морю, а для отдаленных малых островных развивающихся государств – стоимость морских перевозок, которая ложится на них серьезным бременем.

В настоящем документе изложены особые потребности наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств в плане транспорта и предложен ряд приоритетных областей: а) упрощение транспортных перевозок и обеспечение комплексных интермодальных перевозок и логистики для наименее развитых стран и не имеющих выхода к морю развивающихся стран; б) улучшение транспорта в городских и сельских районах и повышение дорожной безопасности в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах; и с) улучшение морского сообщения малых островных развивающихся государств. В документе содержится призыв к оказанию технической помощи не имеющим выхода к морю развивающимся странам и соседним развивающимся странам

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



транзита в планировании, создании и эксплуатации эффективных комплексных мультимодальных транспортных коридоров. В документе также рекомендуется представить доклад о среднесрочном обзоре хода осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов в комплексе с укреплением потенциала, направленным на улучшение транспортной связуемости, развитие транспорта в городских и сельских районах и повышение дорожной безопасности.

I. Введение

1. География – важный фактор, влияющий на сбалансированное социально-экономическое развитие региона, в котором находятся 12 не имеющих выхода к морю развивающихся стран и 17 малых островных развивающихся государств.
2. Географическая удаленность от портов или основных маршрутов торгового судоходства – это фактор, превращающий возможность доступа на глобальные рынки в принципиально важный вопрос, который необходимо решать, если мы хотим добиться того, чтобы социально-экономический прогресс, наблюдающийся в регионе в целом за последние 30 лет, распространился также на наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства.
3. В настоящее время недостаточная транспортная связуемость остается одним из препятствий для конкурентоспособности этих стран ввиду того, что предпринимательское сообщество несет гораздо более крупные по сравнению с более развитыми странами региона торговые издержки.
4. С учетом особых сложностей, с которыми сталкиваются эти страны, было начато осуществление ряда программ, направленных на выявление проблем и поиск возможных решений.
5. В принятой в 2011 году Программе действий для наименее развитых стран на десятилетие 2011-2020 годов была задана цель добиться выхода по крайней мере половины наименее развитых стран из этой категории к 2020 году. На момент принятия Программы в Азиатско-Тихоокеанском регионе насчитывалось 13 наименее развитых стран, 6 из которых к 2020 году необходимо удовлетворить условиям для выхода из данной категории стран.
6. В период 1991-2014 годов Мальдивы и Самоа стали единственными двумя странами в регионе деятельности Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), которые успешно вышли из категории наименее развитых стран. Остальные наименее развитые страны: Афганистан, Бангладеш, Бутан, Вануату, Камбоджа, Кирибати, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Мьянма, Непал, Соломоновы Острова, Тимор-Лешти и Тувалу – по-прежнему предпринимают усилия по выходу из этой категории. Доля населения этих стран, живущих менее чем на 2 доллара в день, составляет 38,8 процента, что в два раза выше этого показателя в развивающихся странах.
7. В Программе действий первоочередное внимание уделяется достаточной и надлежащей физической инфраструктуре транспорта и институциональному потенциалу. Надежные и доступные по цене инфраструктура и услуги необходимы для эффективного использования существующих производственных активов и функционирования предприятий в наименее

развитых странах, привлечения новых инвестиций, обеспечения связи производителей с рынками, обеспечения реального экономического развития и содействия региональной интеграции. При должном учете регионального контекста развитие инфраструктуры может способствовать региональной связуемости и интеграции.

8. Меры, перечисленные в Программе действий, включают разработку и внедрение всеобъемлющей национальной политики и планов в области развития и обслуживания объектов инфраструктуры, включая все виды транспорта, и поощрение применения двусторонних, субрегиональных и региональных подходов в целях повышения качества связи путем устранения трудностей, связанных с развитием инфраструктуры.

9. Принципиально важными областями, требующими инвестиций и совершенствования, являются городская мобильность и обеспечение связуемости сельских районов, а также решение все возрастающей проблемы дорожно-транспортных происшествий и их последствий путем повышения дорожной безопасности.

10. Для не имеющих выхода к морю развивающихся стран наиболее серьезное ограничение связано с доступом к международным портам. Часто ближайший морской порт находится в соседней стране на расстоянии нескольких тысяч километров, и нередко добраться до него можно только транзитом через как минимум одну страну. Результаты проведенных в прошлом опросов руководителей предприятий в не имеющих выхода к морю развивающихся странах показывают, что многие из них воспринимают проблему доступа к портам как одну из основных проблем. Согласно оценкам, уровень развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран в среднем на 20 процентов ниже, чем он был бы, если бы эти страны имели выход к морю. Их торговые издержки более чем в два раза превышают торговые издержки стран транзита, что ограничивает их участие в мировой торговле: по имеющимся оценкам, в 2015 году на долю не имеющих выхода к морю развивающихся стран приходилось менее 1 процента мирового экспорта.

11. Для решения конкретных проблем, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, состоявшаяся в Вене в ноябре 2014 года вторая Конференция Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, приняла Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов в качестве продолжения Алматинской программы 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, которая была принята в Алматы (Казахстан) в 2003 году. Среди конкретных целей и задач Венской программы действий заложены цели и задачи способствовать обеспечению свободного, эффективного и экономичного доступа к морю и от него для всех видов транспорта; развивать адекватную транзитную транспортную инфраструктуру и создавать отсутствующие стыковки, обеспечивающие связь с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю; и эффективно осуществлять двусторонние, региональные и международные правовые документы и усиливать региональную интеграцию.

12. В Программе действий по ускоренному развитию малых островных развивающихся государств («Путь САМОА»), принятой в 2014 году, сформулирована повестка дня в области развития малых островных развивающихся государств, сгруппированная вокруг шести широких категорий

вопросов, а именно: а) устойчивого экономического развития; б) изменения климата и управления рисками бедствий; с) социального развития; d) устойчивой энергетики; е) океанов, морей и биоразнообразия; и е) воды и санитарии, продовольственной безопасности и удаления и утилизации отходов. В области транспорта секретариат сотрудничает с Секретариатом Тихоокеанского сообщества и Секретариатом Форума тихоокеанских островов, которые внедряют обширные программы, направленные на поддержку развития межконтинентальных морских перевозок.

II. Положение дел и сложности в области развития транспортной связуемости для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств

A. Развитие транспорта, комплексные интермодальные перевозки и логистика

13. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, несомненно, приложили усилия по повышению качества своей транспортной инфраструктуры и услуг. В рамках различных двусторонних, многосторонних инициатив и инициатив на основе самофинансирования они также одобрили инвестиции, призванные расширить сухопутное транспортное сообщение с соседними странами посредством непрерывного развития или модернизации своих сетей автомобильных и железных дорог.

14. Однако, по оценкам Всемирного экономического форума, рейтинги инфраструктуры не имеющих выхода к морю развивающихся стран остаются ниже среднемирового значения. Несмотря на значительный прогресс, достигнутый в развитии и модернизации сети Азиатских автомобильных дорог в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, 55 процентов дорог сети в этих странах все еще относятся к классу III (38 процентов) или же к классу ниже класса III (17 процентов). Это влечет за собой более высокие по сравнению с обычным уровнем затраты на эксплуатацию транспортных средств, которые часто вынуждают операторов дорожного транспорта отказываться от оказания услуг по международным перевозкам. Особую обеспокоенность вызывает тот факт, что многие участки Азиатских автомобильных дорог, стандарты которых ниже минимальных стандартов класса III, – это участки, соединяющиеся с соседними странами. Кроме того, автомобильные дороги низкого качества часто являются наиболее опасными, и большое число дорожно-транспортных происшествий, имеющих место на них, приводит к пагубным экономическим последствиям, которых не имеющие выхода к морю развивающиеся страны не могут себе позволить. По оценкам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), издержки дорожно-транспортного травматизма в странах с низким и средним уровнем доходов составляют приблизительно 100 млрд. долл. США.

15. Более того, низкий рейтинг железнодорожной инфраструктуры вызывает особую обеспокоенность, учитывая, что большие расстояния между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и основными морскими портами региона в полной мере обосновывают перевозки железнодорожным транспортом, тем более что ряд не имеющих выхода к морю развивающихся стран являются основными экспортерами минеральных ресурсов, и железнодорожный транспорт играет принципиально важную роль в связанной с ними логистике. В целом эффективности железнодорожного транспорта в не имеющих выхода к морю развивающихся странах препятствуют один или более следующих факторов: а) различия в технических стандартах по разные стороны

границы; б) недостаточные мощности подвижных составов; или
с) недостаточность инфраструктуры.

16. Эти проблемы ведут к отсутствию доверия в целом в среде специалистов по логистике. Согласно Индексу продуктивности логистики за 2016 год – проводимому Всемирным банком опросу специалистов в сфере логистики (см. таблицу 1), хотя эти специалисты признают относительное улучшение, произошедшее в качестве связанной с торговлей и транспортом инфраструктуры (аэропортов, портов, железных дорог, автомобильных дорог, складских и перевалочных мощностей и информационных технологий) в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, за период с начала осуществления Всемирным банком мониторинга эффективности цепочек торговых поставок на местах, рейтинги развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в области инфраструктуры по-прежнему остаются относительно низкими в международном масштабе – лишь два государства региона (Казахстан и Узбекистан) входят в первую сотню. Участники опроса в среднем дали качеству инфраструктуры оценки «2» (низкое) и «3» (среднее) по 5-балльной шкале (где «5» - очень высокое качество).

Таблица 1
Баллы и рейтинг компонентов инфраструктуры по Индексу продуктивности логистики

| | 2007 год | 2010 год | 2012 год | 2014 год | 2016 год | Рейтинг инфраструктуры, 2016 год |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--|
| Афганистан | 1,10 | 1,87 | 2,00 | 1,82 | 1,84 | 154 |
| Армения | 1,78 | 2,32 | 2,38 | 2,38 | 2,22 | 122 |
| Азербайджан | 2,00 | 2,23 | 2,42 | 2,71 | - | - |
| Бутан | 1,95 | 1,83 | 2,29 | 2,18 | 1,96 | 151 |
| Казахстан | 1,86 | 2,66 | 2,60 | 2,38 | 2,76 | 65 |
| Кыргызстан | 2,06 | 2,09 | 2,49 | 2,05 | 1,96 | 150 |
| Лаосская Народно- Демократическая Республика | 2,00 | 1,95 | 2,40 | 2,21 | 1,76 | 155 |
| Монголия | 1,92 | 1,94 | 2,22 | 2,29 | 2,05 | 140 |
| Непал | 1,77 | 1,80 | 1,87 | 2,26 | 2,27 | 112 |
| Таджикистан | 2,00 | 2,00 | 2,03 | 2,36 | 2,13 | 130 |
| Туркменистан | - | 2,24 | - | 2,06 | 2,34 | 103 |
| Узбекистан | 2,00 | 2,54 | 2,25 | 2,01 | 2,45 | 91 |

Источник: World Bank, Logistics Performance Index Global Rankings (Всемирный банк, Глобальные рейтинги Индекса продуктивности логистики). Доступно по ссылке <http://lpi.worldbank.org/international/global>.

17. Аналогичным образом, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны также демонстрируют довольно низкие показатели по элементам, относящимся к упрощению транспортных перевозок, таким как эффективность работы таможенных органов, качество и профессиональный уровень оказания логистических услуг, соблюдение сроков перевозок и наличие систем отслеживания грузов. В 2016 году Казахстан являлся единственной не имеющей

выхода к морю развивающейся страной, входившей в первую сотню рейтинга по всем пяти компонентам (см. таблицу 2).

Таблица 2

Баллы и рейтинг компонентов, связанных с упрощением транспортных перевозок, по Индексу продуктивности логистики за 2016 год

| Страна | <i>Работа таможенных органов</i> | | <i>Международные перевозки</i> | | <i>Качество и профессиональный уровень логистики</i> | | <i>Отслеживание грузов</i> | | <i>Соблюдение сроков</i> | |
|---------------------------------------|----------------------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------------|--|-------------------------|----------------------------|-------------------------|--------------------------|-------------------------|
| | <i>Балл</i> | <i>Место в рейтинге</i> | <i>Балл</i> | <i>Место в рейтинге</i> | <i>Балл</i> | <i>Место в рейтинге</i> | <i>Балл</i> | <i>Место в рейтинге</i> | <i>Балл</i> | <i>Место в рейтинге</i> |
| Афганистан | 2,01 | 138 | 2,38 | 125 | 2,15 | 139 | 1,77 | 155 | 2,61 | 137 |
| Армения | 1,95 | 148 | 2,22 | 146 | 2,21 | 137 | 2,02 | 147 | 2,60 | 139 |
| Бутан | 2,21 | 128 | 2,50 | 108 | 2,30 | 131 | 2,20 | 131 | 2,70 | 129 |
| Казахстан | 2,52 | 86 | 2,75 | 82 | 2,57 | 92 | 2,86 | 71 | 3,06 | 92 |
| Кыргызстан | 1,80 | 156 | 2,10 | 152 | 1,96 | 151 | 2,39 | 115 | 2,72 | 126 |
| Лаосская Народно-Демократ. Республика | 1,85 | 155 | 2,18 | 148 | 2,10 | 144 | 1,76 | 156 | 2,68 | 133 |
| Монголия | 2,39 | 100 | 2,37 | 129 | 2,31 | 129 | 2,47 | 108 | 3,40 | 65 |
| Непал | 1,93 | 149 | 2,50 | 109 | 2,13 | 140 | 2,47 | 109 | 2,93 | 104 |
| Таджикистан | 1,93 | 150 | 2,12 | 151 | 2,12 | 143 | 2,04 | 144 | 2,04 | 159 |
| Туркменистан | 2,00 | 143 | 2,37 | 127 | 2,09 | 145 | 1,84 | 154 | 2,59 | 142 |
| Узбекистан | 2,32 | 114 | 2,36 | 130 | 2,39 | 116 | 2,05 | 143 | 2,83 | 114 |

Источник: World Bank, Logistics Performance Global Rankings (Всемирный банк, Глобальные рейтинги Индекса продуктивности логистики). Доступно по ссылке <http://lpi.worldbank.org/international/global>.

18. Однако эта ситуация, вызывающая определенное разочарование, не должна вести к недооценке возросшего уровня информированности в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и инициатив, которые они предпринимают для обеспечения связи с соседними странами.

19. Эти инициативы осуществляются либо в рамках многосторонних соглашений между правительствами, либо в рамках региональных или субрегиональных организаций. Все усилия служат признанием того, что ликвидация инфраструктурных пробелов в не имеющих выхода к морю развивающихся государствах остается сложной и требующей больших затрат задачей на средне- и долгосрочную перспективу, для выполнения которой по-прежнему необходима сильная политическая воля и участие целого круга заинтересованных сторон, представляющих различные отрасли государственного и частного сектора.

20. Результаты исследований также показывают, что существует огромный потенциал для использования региональных транспортных сетей на основе развития интермодальных объектов, таких как «сухие порты», и более полной интеграции различных видов транспорта в целях обеспечения необходимой связуемости не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Осуществляемые в настоящее время усилия необходимо активизировать путем инвестирования в: а) расширение и улучшение транспортной инфраструктуры и

услуг, особенно на территориях, по которым проходят международные интермодальные транспортные коридоры; б) дальнейшие меры по упрощению трансграничных и транзитных перевозок; с) создание благоприятной среды для развития и внедрения эффективных логистических процедур; и d) развитие и применение новых технологий, таких как интеллектуальные транспортные системы, для обеспечения большей бесперебойности при введении в эксплуатацию сетей транспортной инфраструктуры.

В. Морская инфраструктура и перевозки в малых островных развивающихся государствах Тихого океана

21. Что касается малых островных развивающихся государств, то при реализации усилий по обеспечению экономического развития и сокращению масштабов бедности они сталкиваются с уникальными проблемами. Эти проблемы включают малые размеры территории этих государств, их удаленность от основных рынков, ограниченную ресурсно-экспортную базу и уязвимость перед лицом мировых экологических проблем и внешних экономических потрясений. Учитывая их весьма малочисленное население, они сталкиваются с особыми ограничениями в плане числа и видов направлений экономической деятельности, которые являются экономически жизнеспособными, и эта ситуация находит отражение в ограниченных возможностях трудоустройства и малом количестве производительных рабочих мест. В исследованиях, посвященных рассмотрению проблем, с которыми сталкиваются малые островные развивающиеся государства Тихого океана, были выявлены основные причины, указанные в диаграмме I.

Диаграмма I

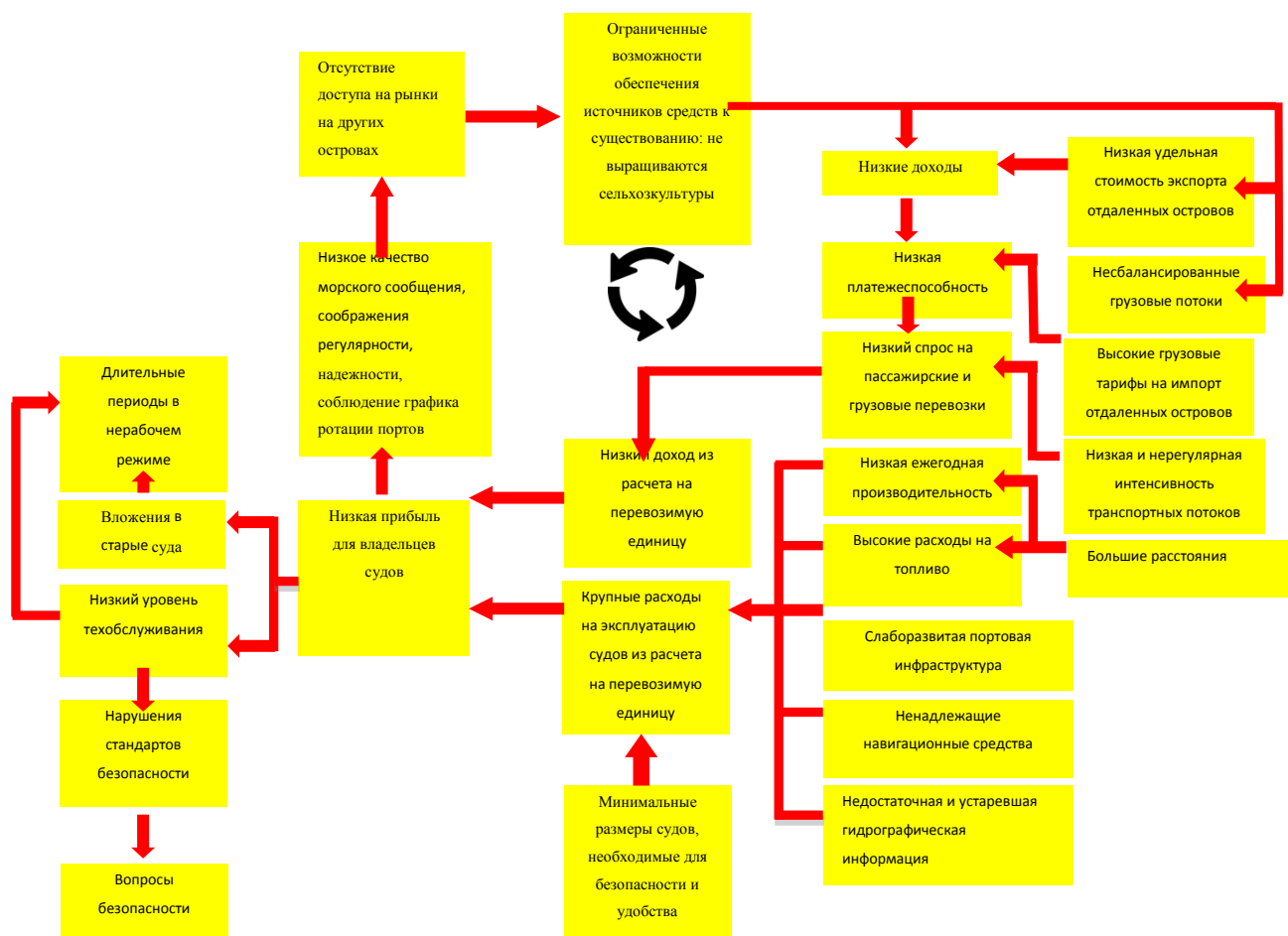
Проблемы, с которыми сталкиваются малые островные развивающиеся государства Тихого океана

| | |
|------------------------|--|
| Основная проблема | Отсутствие безопасных, эффективных, надежных и доступных по цене транспортной инфраструктуры и услуг |
| Поверхностные причины | Низкокачественные портовые сооружения, устаревающие флоты, неспособность привлечь моряков и квалифицированных руководящих сотрудников в области судоходства, низкая производительность, низкое качество услуг (частота и надежность) или отсутствие услуг, нарушения стандартов безопасности |
| Дополнительные причины | Сложности с обеспечением финансирования, малые объемы финансирования, ненадлежащее техническое обслуживание |
| Более глубокие причины | Низкая и часто нерегулярная интенсивность транспортных потоков, большие расстояния, несбалансированные грузовые потоки, низкая удельная стоимость экспорта |
| Первопричины | Малые масштабы экономики, удаленность |

Источник: Отдел транспорта ЭСКАТО.

22. Что касается цикла проблем, препятствующих морским перевозкам между островами Тихого океана, то их резюме содержится в диаграмме II.

Диаграмма II
Цикл проблем, препятствующих морским перевозкам между островами
Тихого океана



Источник: ESCAP, *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific: 2013* (Bangkok, 2013), p. 111 («Обзор развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе за 2013 год», стр. 111 английского текста). Доступно по ссылке www.unescap.org/resources/review-developments-transport-asia-and-pacific-2013.

23. В «Обзоре морского транспорта, 2015 год» приводится оценка Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), по которой объем морских перевозок в общемировом масштабе достигает 9,84 миллиарда тонн, или четырех пятых (80 процентов) от общего объема мировой торговли товарами¹. Этот показатель демонстрирует распространенность использования морского транспорта в экономической жизни стран и подчеркивает тот факт, что в странах, имеющих лишь ограниченный доступ к морскому сообщению, может наблюдаться замедленный экономический рост.

24. Это особенно применимо к малым развивающимся островным государствам Тихого океана, которые сталкиваются с тремя проблемами, являющимися следствием их географического положения. Первая проблема вызвана их географической изолированностью от глобальных рынков. Вторая проблема проистекает из их расположения в зоне, особенно подверженной стихийным бедствиям. По имеющимся оценкам, ежегодно в период с ноября по апрель на юго-западную часть Тихого океана в среднем обрушиваются десять

¹ См. «Обзор морского транспорта, 2014 год» (United Nations publication, Sales No. E.14.II.D.5).

тропических циклонов, а ряд развивающихся малых островных государств Тихого океана расположен на границах тектонических плит, известных как «кольцо огня», где происходит большинство самых мощных в мире землетрясений. Все эти события имеют разрушительные последствия для инфраструктуры, как свидетельствует ущерб, причиненный тропическим циклоном «Пэм», который обрушился на Вануату в марте 2015 года. Наконец, третья проблема связана с расположением этих стран в отдалении от магистрального судоходного маршрута направления «Восток-Запад», по которому перевозится 85 процентов мирового контейнерного грузопотока и который огибает планету, не проходя при этом через территорию Южного полушария².

25. Признавая эти проблемы, на своей семидесятой сессии Комиссия приняла резолюцию 70/7 «Осуществление Сувинской декларации об улучшении морских транспортных перевозок и связанных с ними услуг в Тихоокеанском субрегионе». В Декларации подчеркивается, что вопросы морского транспорта и связанных с ним услуг в Тихоокеанском субрегионе являются важнейшими вопросами государственной политики, требующими твердой политической приверженности и принятия эффективных мер. Эта приверженность получила дальнейшее подтверждение на семьдесят второй сессии Комиссии, на которой Комиссия приняла резолюцию 72/5 «Укрепление регионального сотрудничества в области транспортных сообщений в интересах устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе», отражающую признание необходимости обеспечить связь экономики малых островных развивающихся государств с сетью региональных и глобальных цепочек поставок на основе интеграции этих государств в уже существующие и формирующиеся интермодальные транспортные коридоры.

26. Обозначенные выше проблемы в комплексе с ограниченным экспортным потенциалом малых островных развивающихся государств Тихого океана усугубляют отсутствие прямого морского сообщения, которое является одним из элементов Индекса обслуживания линейным судоходством, используемого ЮНКТАД для измерения уровня участия страны в глобальной торговле. Данные Индекса за 2016 год показывают, что малые островные развивающиеся государства Тихого океана входят в число стран с наименее низкой степенью связуемости из 162 островных или архипелажных государств, охватываемым Индексом³.

27. В дополнение к изложенному выше, проведенный ЮНКТАД анализ Индекса за период с 2004 года (когда Индекс был впервые использован) по 2016 год показывает, что, тогда как среднемировой показатель по Индексу вырос на 50 процентов, показатели малых островных развивающихся государств Тихого океана преимущественно остались без изменений, за исключением Соломоновых Островов и Вануату. В таблице 3 показаны изменения Индекса отдельных стран региона, исходя из максимального базисного значения 100 за 2004 год.

² См. «Обзор морского транспорта, 2014 год» (United Nations publication, Sales No. E.14.II.D.5).

³ Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Индекс обслуживания линейным судоходством, издается ежегодно, 2004-2016 годы, база ЮНКТАДстат. Доступно по ссылке <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=92> (на английском языке).

Таблица 3

Индекс обслуживания линейным судоходством малых островных развивающихся государств Тихого океана и стран региона с развивающейся экономикой

| | 2005 год | 2010 год | 2016 год |
|---|----------|----------|----------|
| <i>Островные государства Тихого океана</i> | | | |
| Фиджи | 8,32 | 9,44 | 8,56 |
| Кирибати | 3,28 | 2,86 | 2,91 |
| Маршалловы Острова | 3,68 | 2,83 | 3,02 |
| Микронезия (Федеративные Штаты) | 2,87 | 3,43 | 1,32 |
| Палау | 1,04 | 3,43 | 1,32 |
| Папуа – Новая Гвинея | 6,4 | 6,38 | 7,52 |
| Самоа | 5,33 | 5,18 | 5,22 |
| Соломоновы Острова | 4,29 | 5,57 | 6,62 |
| Тонга | 4,75 | 3,73 | 2,94 |
| Вануату | 4,48 | 3,75 | 6,17 |
| <i>Другие отдельные страны с развивающейся экономикой</i> | | | |
| Индия | 36,88 | 41,4 | 46,24 |
| Малайзия | 64,97 | 88,14 | 106,79 |
| Шри-Ланка | 33,36 | 40,23 | 63,21 |
| Таиланд | 31,92 | 43,76 | 44,32 |
| Вьетнам | 14,3 | 31,36 | 62,84 |

Источник: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Индекс обслуживания линейным судоходством, издается ежегодно, 2004-2016 годы, база данных ЮНКТАДстат. Доступно по ссылке <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>.

28. Малое число морских перевозок в малые островные развивающиеся государства Тихого океана и из них особенно пагубно сказывается на экономическом росте, так как оно препятствует конкурентоспособности. В исследовании 2008 года, посвященном Карибскому бассейну, сделаны следующие выводы:

«Представляется, что на фрахтовые ставки больше влияет число линейных судоходных компаний, которые осуществляют прямое сообщение между парами стран, чем расстояние. На маршрутах, где отсутствует компания, осуществляющая прямое сообщение, то есть, где все контейнерные перевозки в рамках морской 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»⁴.

29. Помимо того, что число морских перевозок в малые островные развивающиеся государства Тихого океана и из них является небольшим, осуществляемые перевозки к тому же часто осуществляются с использованием меньшего числа судов и судов меньших размеров. В изданном ЮНКТАД «Морском обзоре, 2014 год» указано, что грузоподъемность судов, обслуживающих малые островные развивающиеся государства Тихого океана, часто гораздо ниже среднемирового показателя, составляющего 7076 двадцатифутовых эквивалентов (ДФЭ), как видно из таблицы Таблица 4².

Таблица 4

Грузоподъемность судов, обслуживающих малые островные развивающиеся государства Тихого океана

| <i>Страна</i> | <i>Самое крупное судно (в единицах ДФЭ)</i> |
|----------------------|---|
| Фиджи | 2758 |
| Кирибати | 970 |
| Маршалловы Острова | 970 |
| Папуа – Новая Гвинея | 2 546 |
| Самоа | 1 304 |
| Соломоновы Острова | 2 082 |
| Тонга | 1 043 |
| Вануату | 2 082 |

Источник: «Обзор морского транспорта, 2014 год» (United Nations publication, Sales No. E.14. II.D5).

30. Скрытый факт, который кроется за малыми размерами судов, - это то, что перевозимые ими грузы на пути до своего места назначения подвергаются неоднократной перевалке с судна, на котором они перевозились изначально, на суда еще меньших размеров в различных портах захода. Эти многочисленные перевалки являются еще одним фактором, увеличивающим транспортные издержки, уже завышенные ввиду отсутствия обратного груза, которое вынуждает импортеров нести расходы по обратной перевозке порожних контейнеров.

31. Вероятно, что практика перевалок продолжится и даже участится на фоне увеличения судоходной отрасли своей пропускной способности в ДВЭ за счет использования меньшего числа, но более крупных размеров контейнеровозов, которые будут заходить в крупнейшие узловые порты.

32. Данный фактор служит одной из причин низкого Индекса продуктивности логистики тех малых островных развивающихся государств Тихого океана, логистическая отрасль которых достаточно развита для того, чтобы Всемирный банк присваивал ей рейтинг при оценке эффективности цепочки поставок по всему миру. Данный индекс основан на опросе 1000 специалистов в сфере логистики по всему миру. По данным оценки 160 стран, проведенной в 2016 году, тремя малыми островными развивающимися государствами Тихого

⁴ 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. Available from www.researchgate.net/publication/5223519_Liner_Shipping_Connectivity_and_Port_Infrastructure_as_Determinants_of_Freight_Rates_in_the_Caribbean.

океана, получившими рейтинг в данной таблице, стали Папуа – Новая Гвинея, Соломоновы Острова и Фиджи, которые расположились на 105-м, 116-м и 136-м месте, соответственно⁵.

33. Для решения этих вопросов были развернуты такие региональные инициативы, как учреждение комиссий по морским перевозкам, включая Микронезийскую комиссию по морским перевозкам и Центрально-Тихоокеанскую комиссию по морским перевозкам, призванные улучшить международные и межрегиональные морские перевозки. Эти коллективные усилия позволили добиться прогресса в деле решения извечной проблемы нерегулярных, непредсказуемых и весьма дорогостоящих морских перевозок, особенно для более мелких тихоокеанских малых островных развивающихся государств.

34. Улучшение инфраструктуры портов и упрощение процедур перевозок привели к возникновению ряда узловых портов в качестве перевалочных пунктов. Некоторые из них – это уже хорошо себя зарекомендовавшие узловые порты, тогда как другие создают себе репутацию узловых портов на фоне увеличения деятельности по перевалке грузов. Среди этих портов Окленд (Новая Зеландия), обслуживающий южную часть Тихого океана, и Гуам, обслуживающий Микронезию. Кроме того, в ряде мест, а именно: в Новой Каледонии, Фиджи, Французской Каледонии, а совсем недавно – на Маршалловых Островах и Соломоновых Островах – сформировались субрегиональные узловые порты. В результате пунктом перевалки основной части торговых грузов из Самоа, Тонга и Тувалу сейчас является Фиджи, а в отношении товаров из Тонга эту роль выполняет Самоа.

35. Хотя меры, указанные выше, способствуют улучшению международного сообщения, в межостровном сообщении по-прежнему сохраняются кажущиеся неразрешимыми проблемы, вызванные главным образом тем, что малые отдаленные острова рассеяны по большой территории. Низкая плотность населения этих островов и низкие объемы экономического производства означают непривлекательный рыночный потенциал для судоходных компаний. В результате морская инфраструктура остается недоразвитой, и услуги предоставляются в рамках системы обязательств государственной службы.

36. Так как возможности привлечения в них частного сектора являются ограниченными, малые островные развивающиеся государства Тихого океана по-прежнему в значительной мере используют небезопасные, плохо сконструированные и находящиеся в плохом техническом состоянии суда, уже бывшие в эксплуатации. В большинстве случаев также наблюдается дефицит судостроительных и судоремонтных объектов, достаточных для потребностей большинства национальных судов, а также ограниченный потенциал в области ведения поисково-спасательных операций. Более того, перегруженность судов и отсутствие актуализированных освидетельствований судов и аттестации экипажей ставят под угрозу безопасность перевозок.

37. Изменения в политике, смягчающие процедуры каботаж, могут повысить привлекательность организации маршрутов международных линейных судоходных компаний для сообщения между различными островами в рамках одного и то же малого островного развивающегося государства. Это могло бы улучшить сообщение между основными и менее крупными островами, равно как и их связуемость в международном масштабе. В случае чрезвычайно отдаленных и малонаселенных островов, можно предусмотреть выделение субсидии в

⁵ World Bank, Logistics Performance Index Global Rankings. Доступно по ссылке: <http://lpi.worldbank.org/international/global>.

рамках более четко определенных контрактов системы обязательств государственной службы, чтобы снизить расходы, связанные с перевозками, и портовые расходы, а также обеспечить транспортную доступность, бесперебойность и качество транспортных услуг.

38. Портовые инфраструктуру и сооружения следует улучшать с тем, чтобы привлекать линейные судоходные компании, в том числе вкладывать средства в причальные контейнерные краны и обеспечение достаточной глубины у причалов, позволяющей принимать более крупные грузовые суда. Более крупные суда могут пользоваться преимуществами экономии за счет эффекта масштаба, тогда как скорость погрузки и разгрузки контейнеров имеет последствия с точки зрения продолжительности пребывания судна в порту и в результате сказывается на фрахтовых ставках, взимаемых линейными судоходными компаниями. Совершенствование процедур перевозок и торговли в портах и рационализация таможенных правил и процедур также повышают привлекательность страны для линейных судоходных компаний.

С. Городской транспорт

39. В соответствии с тенденцией, прослеживающейся в регионе, во многих странах с особыми потребностями также вырос общий показатель владения транспортными средствами. Однако его диапазон варьируется от четырех транспортных средств на 1 000 жителей в Бангладеш до 380 транспортных средств на 1 000 жителей в Казахстане по состоянию на 2013 год. Большинство этих транспортных средств сосредоточены в крупных городах, что ведет к заторам на дорогах и загрязнению воздуха, а также к большему объему потребления ископаемых видов топлива. В Бангладеш, Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике, Мьянме и Непале наблюдается высокий показатель владения мотоциклами, что также вызывает беспокойство с точки зрения безопасности, а также управления дорожным движением.

40. Многие виды систем городского общественного транспорта, такие как городское автобусное сообщение, системы скоростного автобусного сообщения, метрополитен, городской железнодорожный транспорт, монорельс, эстакадный транспорт (надземный транспорт) и канатная дорога, уже получили широкое распространение в городах региона. Однако что касается стран с особыми потребностями, то лишь в нескольких городах, таких как Алматы (Казахстан), Баку, Ереван и Ташкент, имеются системы общественного транспорта. Системы скоростного автобусного сообщения становятся популярным видом общественного транспорта во многих городах Азии из-за своей невысокой стоимости. Однако такие системы еще не введены в эксплуатацию в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах. В таких городах, как Дакка, Вьентьян, Катманду, Тхимпху, Улан-Батор и Янгон (Мьянма), системы городского транспорта, включая системы скоростного автобусного сообщения, находятся на стадии планирования и разработки.

41. Страны с особыми потребностями, такие как наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства, сталкиваются с проблемами в деле развития и улучшения качества и расширения охвата систем и услуг городского общественного транспорта. Так как значительная доля населения Азии по-прежнему передвигается пешком или на велосипедах, эти страны также сталкиваются с проблемами в деле улучшения инфраструктуры для немоторизованного транспорта. Основные проблемы, с которыми сталкиваются страны с особыми потребностями, это: расширяющийся парк транспортных средств и соответствующий рост числа заторов, дорожно-транспортных

происшествий и объемов выбросов токсичных веществ в городах; отсутствие или недостаточность комплексной политики в области городского транспорта; отсутствие или недостаточное количество хорошо развитых институтов, занимающихся вопросами городского транспорта; отсутствие или недостаточность потенциала должностных лиц в области разработки и внедрения инновационной политики; и, что самое главное, недостаточное финансирование и инвестирование в инфраструктуру городского транспорта. Малые островные развивающиеся государства сталкиваются с дополнительными сложностями ввиду своего географического расположения и размеров, а также ввиду того, что их города расположены в прибрежных зонах и, таким образом, в большей степени подвержены последствиям изменения климата и повышения уровня моря.

D. Улучшение связуемости сельских районов

42. Приблизительно 30 процентов населения региона проживает в сельских районах, многие из которых находятся в отдаленной местности и не связаны с более широкой транспортной сетью. По имеющимся оценкам, приблизительно 700 миллионов жителей Азиатско-Тихоокеанского региона не имеют прямого доступа к дорогам с твердым покрытием.

43. Связуемость сельских районов имеет первоочередное значение для создания экономических возможностей, рабочих мест и сокращения масштабов бедности, так как она позволяет обеспечивать связь между фермерами и рынками, а также между производителями и потребителями. Кроме того, улучшение доступа прямым образом сказывается на повышении уровня образования, здоровья и общего благополучия жителей сельских районов, что может повысить производительность труда и результаты в области развития.

44. Несмотря на то, что в странах с особыми потребностями внедряется большое число инициатив по улучшению транспортной связуемости, физический доступ в сельские районы по-прежнему является проблематичным. Слишком часто сельские дороги – это плохо спроектированные, неасфальтированные дороги, проходимые лишь в сухое время года. После завершения их строительства, как правило, их ремонт и содержание остаются без внимания. Следовательно, одна из основных задач в рамках улучшения связуемости сельских районов заключается в расширении сетей сельских дорог, а также в модернизации и поддержании в надлежащем состоянии уже имеющихся дорог.

45. Правительства, международные финансовые институты и партнеры по развитию финансируют проекты по улучшению связуемости сельских районов во многих наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах, включая Афганистан, Бангладеш, Кыргызстан, Лаосскую Народно-Демократическую Республику, Непал и Таджикистан. Многие страны с особыми потребностями по-прежнему испытывают трудности с финансированием проектов по улучшению связуемости сельских районов, так как экономическая отдача от них, как правило, ниже, чем от других проектов.

46. Странам с особыми потребностями следует расширять охват инфраструктуры, дающей доступ в сельские районы, и обеспечивать связь сельских районов с более широкими национальными и региональными транспортными сетями, такими как сеть Азиатских автомобильных дорог и сеть Трансазиатских железных дорог. Эти страны сталкиваются с такими сложностями, как недостаточное внимание, уделяемое национальной политике в области обеспечения связуемости сельских районов, отсутствие или

недостаточное количество хорошо развитых местных институтов, отсутствие или недостаточность потенциала должностных лиц в области разработки и внедрения инновационной политики по обеспечению связуемости сельских районов; и, что самое главное, недостаточное финансирование и инвестирование в транспортную инфраструктуру сельских районов. Ввиду своего отдаленного географического положения и ввиду того, что их города расположены в прибрежных зонах, малые островные развивающиеся государства также сталкиваются с дополнительными проблемами, а инфраструктура, призванная обеспечивать связуемость сельских районов, в большей степени подвержена последствиям изменения климата и повышения уровня моря.

Е. Дорожная безопасность

47. В 2013 году в регионе было зафиксировано приблизительно 733 000 случаев гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях, что составляет более половины от общемирового показателя в 1,25 миллионов случаев. Более того, почти 55 процентов от общего числа лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях в регионе, составляют уязвимые участники дорожного движения. В большинстве этих случаев причиной гибели послужили двух- и трехколесные моторизованные транспортные средства – на их долю приходится почти 30 процентов таких жертв. ВОЗ выделяет пять основных факторов риска для дорожной безопасности: превышение скорости, вождение в нетрезвом виде и неиспользование шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств. По данным ВОЗ, более 26 процентов от общего числа случаев гибели в дорожно-транспортных происшествиях в странах с низким и средним уровнем доходов приходится на долю пешеходов и велосипедистов.

48. Превышение скорости, вождение в нетрезвом виде, неосторожное вождение и неопытность водителей, нарушение правил дорожного движения и халатность водителей фигурируют в числе ведущих причин дорожно-транспортных происшествий в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах.

49. Хотя многие страны-члены из региона активно работают над вопросом сокращения числа случаев смертельных и серьезных травм в результате дорожно-транспортных происшествий, дорожная безопасность по-прежнему остается масштабнейшей проблемой для стран с особыми потребностями.

50. В таблице 5 показаны изменения, зафиксированные в числе случаев гибели в дорожно-транспортных происшествиях в странах с особыми потребностями за период 2010-2013 годов. Тогда как в некоторых странах наблюдалось сокращение числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, во многих других странах этот показатель за данный период вырос. Средний показатель сокращения числа таких случаев по региону составляет 1,9 процентов в год, что далеко не достаточно для того, чтобы позволить региону реализовать Цель 3.6 в области устойчивого развития: к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Ситуация усугубляется тем фактом, что в период 2010-2013 годов среднегодовой рост уровня моторизации в регионе составил 7,2 процента.

Таблица 5

Изменения в числе дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в странах ЭСКАТО за период 2010-2013 годов

| <i>Страны, где число случаев сократилось</i> | | <i>Страны, где число случаев не сократилось</i> | |
|--|-----------------------------|---|-----------------------------|
| <i>Страна</i> | <i>Изменение показателя</i> | <i>Страна</i> | <i>Изменение показателя</i> |
| Палау | -66,67 | Микронезия (Федеративные Штаты) | – |
| Кирибати | -50,00 | Самоа | – |
| Маршалловы Острова | -25,00 | Узбекистан | 4,28 |
| Афганистан | -23,76 | Вануату | 7,69 |
| Лаосская Народно-Демократическая Республика | -23,30 | Камбоджа | 8,39 |
| Азербайджан | -21,55 | Казахстан | 13,35 |
| Тимор-Лешти | -14,16 | Бутан | 18,75 |
| Фиджи | -5,56 | Кыргызстан | 19,37 |
| Армения | -2,15 | Монголия | 21,59 |
| Непал | -1,55 | Бангладеш | 23,29 |
| | | Таджикистан | 24,04 |
| | | Тонга | 33,33 |
| | | Соломоновы Острова | 36,71 |
| | | Папуа – Новая Гвинея | 38,12 |
| | | Мьянма | 50,61 |
| | | Мальдивы | 100,00 |
| | | Острова Кука | 150,00 |
| Среднерегиональный показатель | | 5,60 | |

Источник: Расчеты ЭСКАТО на основе данных, представленных в документе Всемирной организации здравоохранения «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2013 год. Поддержать десятилетие действий» (Женева, 2013 год) и в документе «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2015 год» (Женева, 2015 год).

51. Эти группы стран сталкиваются с такими трудностями, как:

- a) отсутствие комплексной политики в сфере дорожной безопасности;
- b) отсутствие ведущего национального учреждения, осуществляющего координацию вопросов дорожной безопасности и укрепляющего межучрежденческую координацию;
- c) недостаточность нормативно-правовой базы, регулирующей дорожную безопасность, и недостаточная степень ее соблюдения;
- d) отсутствие надлежащих системы и условий подготовки водителей;

е) отсутствие или недостаточность потенциала должностных лиц в области разработки и внедрения генеральных планов по обеспечению дорожной безопасности и в области мониторинга прогресса в деле улучшения дорожной безопасности;

ф) недостаточный объем финансирования для развития безопасной инфраструктуры, а также для внедрения целевых программ дорожной безопасности и проведения информационных кампаний на эту тему.

III. Варианты политики, направленной на улучшение транспортной связуемости в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах

A. Транспортная инфраструктура и операционная связуемость

52. С принятия в августе 2003 года Алматинской программы действий не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и развивающиеся страны транзита при поддержке своих партнеров по развитию достигли значительного прогресса в приоритетной области развития и эксплуатации транспортной инфраструктуры, что было признано в Венской программе действий, принятой в ноябре 2014 года. Была достигнута модернизация многих участков сети Азиатских автомобильных дорог, позволившая улучшить их качество до более высокого класса, была построена часть недостающих звеньев сети Трансазиатских железных дорог, а еще ряд звеньев находится на продвинутом этапе планирования. Также был достигнут прогресс в деле более эффективной интеграции этих сетей в рамках основных интермодальных объектов, таких как внутренние контейнерные терминалы или «сухие порты».

53. Однако для ликвидации пробелов в области инфраструктуры в средне- и долгосрочной перспективе еще предстоит проделать большую работу, и прогресс по-прежнему будет зависеть от уровня политической приверженности и участия широкого круга заинтересованных сторон, представляющих как государственный, так и частный сектор.

54. Исходя из обзора достигнутого прогресса и проблем и возможностей, связанных с развитием инфраструктуры в будущем, представляется желательным, чтобы заинтересованные страны максимально использовали существующие институциональные рамки, которые способствуют скоординированному подходу к развитию транспорта и логистики в регионе, например, путем присоединения к трем существующим межправительственным соглашениям, разработанным под эгидой ЭСКАТО: Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственному соглашению о «сухих портах».

55. Учитывая взаимозависимость экономики стран, также следует развивать внутренний потенциал, что позволит осуществлять эффективную оценку, планирование и внедрение проектов транспортной инфраструктуры, делая особый упор на проекты, которые наилучшим образом могут содействовать развитию международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. Первым шагом в этом направлении могло бы стать рассмотрение возможности планирования совместных и скоординированных формирования и ввода в эксплуатацию международных интермодальных

транспортных коридоров, особенно на маршрутах, ведущих к основным международным морским портам региона.

56. Совершенно очевидно, что для обеспечения эффективности движения по этим коридорам необходимо также работать над решением других вопросов, таких как: а) надлежащая эксплуатация уже имеющихся объектов; б) внедрение новых технологий, облегчающих ввод в эксплуатацию сетей транспортной инфраструктуры, таких как интеллектуальные транспортные системы; с) внедрение коммерческих инициатив, призванных содействовать использованию в международной торговле услуг по внутренним транспортным перевозкам, особенно услуг железнодорожных организаций, в качестве конкурентоспособной альтернативы морскому транспорту; и d) создание условий, благоприятствующих формированию эффективной логистики.

57. Учитывая географическое положение не имеющих выхода к морю развивающихся стран, операционная связуемость на основе транспортной инфраструктуры является для них одной из принципиально важных задач, решение которой поможет им воспользоваться преимуществами глобализации. Создание эффективных комплексных интермодальных транспортных систем может сыграть важнейшую роль в этих усилиях.

58. В 2012 году государства-члены приняли Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок, которые предусматривают комплексный подход к преодолению нефизических барьеров, которые осложняют международные автомобильные перевозки. В данных Рамках выявлено шесть основополагающих элементов, не дающих автомобильному транспорту выполнять свою роль катализатора экономического роста, которые по-прежнему препятствуют доступу не имеющих выхода к морю развивающихся стран на глобальные рынки: а) разрешения на автомобильные перевозки и коммерческие права на перевозку; б) визы для профессиональных водителей и экипажей автотранспортных средств; с) временный импорт автотранспортных средств; d) страхование транспортных средств; e) масса и габариты транспортных средств; и f) регистрация транспортных средств и техпаспорта.

59. Рамки также предусматривают семь механизмов, направленных на упрощение процедур международных автомобильных перевозок, включая: а) создание эффективно функционирующего правового режима; б) более широкое применение новых технологий; с) организация профессиональной подготовки применительно к международным автомобильным перевозкам; d) создание/укрепление национальных координационных механизмов по упрощению процедур; e) содействие организации совместного контроля в местах пересечения границ; f) содействие созданию экономических зон в местах пересечения границ, «сухих портов» и центров логистики; и g) дальнейшее применение инструментов по упрощению процедур.

60. Надлежащее использование этих ключевых механизмов может помочь государствам-членам в их усилиях по реализации Венской программы действий, в которой подчеркивается важность партнерских связей между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и странами транзита, таких как организация технических и административных мероприятий в рамках их транспортных, таможенных и логистических систем.

61. В целях поддержки членов и ассоциированных членов в деле реализации мер по упрощению процедур транспортных перевозок, как предусмотрено Рамками, секретариат разработал четыре взаимодополняемых модели упрощения процедур транспортных перевозок, призванные помочь в решении

проблем, связанных с региональной связуемостью. Эти модели обладают потенциалом для комплексного решения проблемы нефизических барьеров при международных автомобильных перевозках, так как они предлагают комплексный набор решений различных проблем, связанных с трансграничными и транзитными перевозками, в частности для не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

62. Эти четыре модели упрощения процедур транспортных перевозок следующие: а) Модель по безопасному трансграничному транспорту⁶, которая демонстрирует использование новых технологий в целях упрощения транспортных перевозок; б) Модель по эффективному трансграничному транспорту⁷, которая использует разработки автотранспортной отрасли, позволяющие менять тягач и прицеп, с тем чтобы решать проблему нефизических барьеров; в) Модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ⁸, которая дает возможности для рационализации потока информации из разных учреждений в пункте пересечения границы во избежание дублирования; и d) Методология «Время/стоимость – расстояние»⁹, которая предусматривает диагностический инструмент и возможность осуществлять мониторинг действенности транспортных коридоров.

63. Стремясь поддержать членов и ассоциированных членов в их усилиях по полномасштабному использованию цифровых технологий в целях упрощения транспортных перевозок, секретариат разработал руководство по безбумажным транзитным перевозкам, которое поможет сотрудникам пограничных служб лучше понимать процессы планирования и внедрения систем безбумажных транзитных перевозок в регионе. В частности, это поможет развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита повысить эффективность процессов транзитных перевозок и трансграничных операций в соответствии с мерой, предложенной в пункте 26h Венской программы действий¹⁰.

64. Секретариат разработал проект типового субрегионального соглашения по упрощению транспортных перевозок, а также проект типового двустороннего соглашения по международным автомобильным перевозкам¹¹. После того как эти документы будут приняты на Конференции министров по транспорту, страны смогут использовать их в качестве руководства при заключении или пересмотре соглашений по транспорту, с тем чтобы постепенно добиться общерегиональной гармонизации правовых документов по трансграничным и транзитным перевозкам как на многостороннем, так и на двустороннем уровне.

65. Секретариат также разработал проект типового многостороннего разрешения на международные автомобильные перевозки в качестве одного из средств упрощения реализации новых, уже существующих и недавно заключенных многосторонних международных соглашений. В то же время типовое многостороннее разрешение может использоваться в качестве стимула к повышению профессионального уровня операторов транспорта и улучшению

⁶ См. <http://www.unescap.org/resources/secure-cross-border-transport-model>.

⁷ См. <http://www.unescap.org/resources/efficient-cross-border-transport-models>.

⁸ См. <http://www.unescap.org/resources/model-integrated-controls-border-crossings>.

⁹ См. <http://www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology>.

¹⁰ Резолюция 69/137 Генеральной Ассамблеи, приложение II.

¹¹ Приложения II и III к проекту Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе (документ E/ESCAP/MCT (3)/WP.2).

технического состояния транспортных средств. Проект типового соглашения представляется для принятия на Конференции министров по транспорту¹².

66. Железнодорожный транспорт энергоэффективен, экологичен и особенно важен для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в плане предоставления эффективного выхода к морю. В 2015 году государства-члены приняли Региональные рамки сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, которые всесторонним образом охватывают вопросы упрощения процедур, конкретно касающихся международных железнодорожных перевозок. В данных Рамках обозначены четыре основополагающих вопроса и одиннадцать областей сотрудничества между членами в целях упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. Четыре основополагающих вопроса, которые обозначены в документе, это: а) стандарты железнодорожной инфраструктуры, средств и оборудования; б) вопрос разной ширины железнодорожной колеи; с) разные правовые режимы, регулирующие договоры о железнодорожных перевозках; и d) координация процедур нормативного контроля и проверки на приграничных передаточных станциях. В целях поддержки усилий членов по решению этих вопросов секретариат реализует проект по гармонизации правил и положений, касающихся упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. Проект призван разработать следующее: а) общие минимальные технические стандарты оперативных и технических параметров, необходимых для эффективных международных железнодорожных перевозок; и б) модель или руководство по передовой практике, использующейся на приграничных передаточных станциях для сокращения сроков проведения процедур нормативного контроля в рамках международных железнодорожных перевозок.

67. Одиннадцать областей сотрудничества, обозначенных в Региональных рамках сотрудничества, могут в значительной мере способствовать улучшению операционной связуемости не имеющих выхода к морю развивающихся стран:

- а) участие в международных железнодорожных организациях;
- б) разработка субрегиональных и двусторонних соглашений об упрощении процедур железнодорожных перевозок;
- с) сотрудничество в области стандартизации трансграничных железнодорожных операций;
- d) использование систем(ы) предварительной информации о пассажирах/грузах;
- е) механизмы обмена вагонами;
- f) использование новых технологий при эксплуатации поездов, а также при отслеживании движения контейнеров;
- g) развитие людских ресурсов для осуществления трансграничных железнодорожных операций;
- h) учреждение центров логистики/«сухих портов» и центров технического обслуживания на приграничных передаточных станциях или рядом с ними, особенно вдоль маршрутов коридоров железнодорожных грузовых перевозок;

¹² Приложение IV к проекту Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе (документ E/ESCAP/MCT (3)/WP.2).

i) упрощение интермодального интерфейса в пунктах стыковки железнодорожного транспорта с морским, воздушным и автомобильным транспортом;

j) содействие применению основанного на использовании коридоров подхода к упрощению процедур международных железнодорожных перевозок;

k) работа по реализации безбумажных железнодорожных грузовых перевозок.

68. В целях поддержки усилий членов и ассоциированных членов по применению информационно-коммуникационных технологий как ключевого элемента обеспечения эффективных и действенных систем торговой и транспортной логистики, секретариат провел комплексное исследование¹³ с целью обзора технических аспектов существующих систем логистической информации, определения передовых методов и вынесения рекомендаций по региональным техническим стандартам создания и использования таких систем. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны могут извлечь значительную пользу из использования систем информационных технологий в сфере логистики или иных ресурсов в области информационно-коммуникационных технологий, с тем чтобы создать национальные системы логистической информации в качестве общественных платформ, предоставляющих эффективные и действенные информационные услуги. Для этого они могут использовать стандартную модель систем логистической информации¹⁴, предложенную в исследовании и представленную для принятия на Конференции министров по транспорту.

69. ЭСКАТО, действуя совместно с Европейской экономической комиссией, оказывает поддержку деятельности Тематической рабочей группы по устойчивому транспорту, транзиту и соединяемости, ведущейся в рамках Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии. В центре внимания деятельности Тематической рабочей группы находится развитие новых и расширение уже существующих транспортных сетей в регионе, а также реализация проектов и программ поддержки не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита в Центральной Азии.

В. Морская инфраструктура и перевозки в малых островных развивающихся государствах Тихого океана

70. Малые размеры и отдаленное географическое положение являются очевидными препятствиями на пути развития транспортной и торговой логистики малых островных развивающихся государств. Сложность для малых островных развивающихся государств заключается в том, чтобы избежать крупных транспортных издержек, которые приводят к сокращению торговых потоков и снижению транспортной связуемости в целом. Внутренние межостровные перевозки являются важным вопросом для государств, территория которых состоит из островов, расположенных на значительном расстоянии друг от друга. Необходимо стимулировать перспективные исследования и прилагать усилия для формирования новых идей по разработке

¹³ Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, "Regional study: the use of logistics information systems for increased efficiency and effectiveness" (Bangkok, 2016). Доступно по ссылке www.unescap.org/resources/regional-study-use-logistics-information-systems-increased-efficiency-and-effectiveness.

¹⁴ Приложение V к проекту Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе (документ E/ESCAP/MCT (3)/WP.2).

рамок логистики и развития портов, которые малые островные развивающиеся государства смогут использовать. Малым островным развивающимся государствам следует стремиться извлекать выгоду из ведения деятельности в небольших масштабах, использования местных ресурсов и учета потребностей, имеющихся на местном уровне. Соответствующие примеры включают развитие нишевых рынков, установление и развитие партнерских связей с представителями торговой отрасли и уделение первоочередного внимания тем областям, в которых малые островные развивающиеся государства сами осваивают процессы и в которых доступны местные ресурсы.

71. Очевидным решением основной проблемы межостровных морских перевозок, с которой сталкиваются малые островные развивающиеся государства Тихого океана, является развитие более крупной коллективной экономики на основе субрегионального сотрудничества и интеграции. Важность такого подхода нашла признание у тихоокеанских государств. Тихоокеанский план, принятый лидерами на Форуме тихоокеанских островов в 2005 году и затем пересмотренный в 2007 году, содержит призыв к более скоординированному подходу, направленному на оптимизацию экономики за счет эффекта масштаба и действенное решение вопросов, связанных с региональными транспортными услугами.

72. Секретариат Тихоокеанского сообщества и секретариат Форума тихоокеанских островов ведут активную деятельность в секторе морского транспорта, и оба этих органа располагают обширными программами, направленными на поддержку развития межостровных морских перевозок.

73. Принципы Форума в отношении региональных транспортных услуг, принятые в Апия в 2004 году, содержат призыв к активизации усилий по выработке региональных или субрегиональных решений проблем в секторе транспорта на основе, например: а) стратегических альянсов; б) либерализации экономического нормативного окружения; с) разработки Форумом островных стран соглашения о региональных каботажных перевозках, при помощи которого они могли бы получить пользу от наличия большего объема услуг и повышения степени конкурентной борьбы.

74. Самой важной из трех приведенных выше мер является введение практики региональных каботажных перевозок, предусматривающей отказ каждого государства от принципа, согласно которому внутренняя торговля сосредоточена исключительно в руках отечественных компаний, и разрешающей деятельность операторов судов из других стран. В прошлом при попытках ввести подобные меры возникли значительные трудности, связанные с конфликтом интересов различных заинтересованных субъектов, что подчеркивает необходимость высокого уровня сотрудничества.

75. Одна из стратегий помощи малым островным развивающимся государствам Тихого океана в области межостровных морских перевозок может включать пропагандирование идеи межостровной транспортной связуемости, с тем чтобы содействовать изменению видения заинтересованных сторон и их ориентации на субрегиональное сотрудничество; поддержку ведущей роли секретариата Форума тихоокеанских островов и секретариата Тихоокеанского сообщества в конкретных технических областях, связанных с межостровными морскими перевозками; и подготовку и распространение материалов на тему межостровной транспортной связуемости.

С. Городской транспорт

76. Было бы полезно провести исследование, посвященное проблемам и нуждам стран с особыми потребностями касающимся планирования и развития систем городского транспорта. В данном исследовании можно было бы рассмотреть формирующиеся тенденции в области городского транспорта и текущие инициативы, благодаря которым системы городского транспорта становятся более экологически чистыми, безопасными, эффективными и доступными по цене. В данное исследование можно было бы включить подборку материалов о передовых методах, применимых для этих групп стран, которые успешно внедряются в странах и городах со схожими характеристиками: это, например, всеохватные методы комплексного планирования городского транспорта, различные виды систем общественного транспорта, включая системы скоростного автобусного сообщения, и их интеграция и оценка, потенциальное использование интеллектуальных транспортных систем, применение альтернативных источников энергии в транспортном секторе, повышение безопасности, использование гибридных и электрических транспортных средств, решение проблем перегрузки транспортных магистралей, популяризация и использование немоторизованного транспорта и связанной с ним инфраструктуры и канатных дорог.

77. В исследовании также можно сделать упор на рассмотрение политики и методов развития устойчивых перед лицом бедствий и адаптированных к изменению климата систем городского транспорта, которые могут противостоять воздействию стихийных бедствий, изменения климата и повышения уровня моря, так как системы с такими характеристиками могут оказаться очень полезными для прибрежных городов и малых островных развивающихся государств.

78. Так как финансирование и привлечение инвестиций в развитие систем и услуг городского транспорта является одной из основных проблем для этих групп государств, в исследовании можно рассмотреть различные имеющиеся возможности финансирования по линии международных банков развития и двусторонних доноров. В нем также можно рассмотреть варианты финансирования по линии зеленых климатических фондов, глобальных экологических фондов, фондов чистых технологий, механизмов чистого развития, международных инициатив по вопросам климата и механизмов совместного кредитования. В этом исследовании также можно продолжить рассмотрение потенциала финансирования по линии частного сектора и различные модели государственно-частных партнерств.

79. Целевая техническая помощь и программы укрепления потенциала имеют принципиально важное значение для развития и совершенствования систем и услуг городского транспорта в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах. Программы укрепления потенциала должны соответствовать потребностям и запросам этих групп стран. Весьма полезны были бы обучение и укрепление потенциала в областях разработки проектов и представления предложений для финансирования.

80. Программы по укреплению потенциала могут быть направлены на достижение следующих целей: а) создание и укрепление учреждений по планированию и развитию систем городского транспорта; б) повышение информированности и обмен опытом и передовыми методами в области развития устойчивых систем городского транспорта; в) повышение потенциала должностных лиц руководящего и среднего звена из состава национальных и местных органов власти, муниципальных и городских органов власти; и d)

укрепление институциональной координации между учреждениями национального, местного и городского уровня.

D. Связуемость сельских районов

81. Было бы полезно провести исследование по вопросу улучшения связуемости сельских районов в странах с особыми потребностями, в котором бы рассматривались проблемы и потребности этих стран и сельских общин. В исследовании можно было бы изучить новаторские подходы, методы и методологии планирования, создания, мониторинга и поддержания связуемости сельских районов, включая надлежащий учет гендерной проблематики. В исследовании также можно было бы рассмотреть возможности укрепления партнерских связей между основными заинтересованными сторонами, такими как местные сообщества, местные и национальные органы власти, частный сектор и доноры. Так как привлечение финансирования является одной из основных проблем для проектов в области связуемости сельских районов, в исследовании также можно было бы рассмотреть новаторские способы оценки проектов в области обеспечения связуемости сельских районов, которые учитывают выгоды материального и нематериального характера. В исследовании также можно было бы рассмотреть вопрос более эффективного использования материалов, доступных на местной основе; строительства в сельских районах объектов инфраструктуры, обеспечивающих их связуемость и не требующих при этом высоких эксплуатационных расходов; использования проективных решений, предусматривающих устойчивость объектов к изменению климата; использование низкочастотных дорожных покрытий; и вовлечение местного сообщества в процессы планирования, мониторинга, строительства и обслуживания сельских дорог.

82. Для разработки и внедрения проектов по обеспечению связуемости сельских районов необходимо укреплять потенциал должностных лиц из состава правительств, местных органов власти и сообществ, что позволит добиться более высоких результатов. Весьма полезным механизмом будет использование практикумов и семинаров по укреплению потенциала для ознакомления с результатами исследования по вопросу улучшения связуемости сельских районов в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах. Так как для правительств многих государств проекты в области обеспечения связуемости сельских районов не являются объектом первоочередного внимания, было бы полезно пропагандировать важность обеспечения связуемости сельских районов для достижения Целей в области устойчивого развития, касающихся борьбы с голодом и нищетой. Практикумы и семинары по укреплению потенциала могут позволить выделить различные эффективные политические и стратегические меры, которые могут быть использованы для улучшения связуемости сельских районов и предоставления основным заинтересованным сторонам возможностей для обмена знаниями, опытом и передовыми методами в области развития устойчивой связуемости сельских районов, а также в области разработки проектов и предоставления предложений для финансирования. На этапе планирования секретариату необходимо согласовывать мероприятия по укреплению потенциала с потребностями и запросами наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств.

E. Дорожная безопасность

83. Секретариат работает по вопросу дальнейшей конкретизации региональных целей, задач и показателей в области дорожной безопасности, с тем чтобы обеспечить выполнение задачи 3.6 в рамках Целей в области

устойчивого развития: к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Эти цели будут служить странам с особыми потребностями ориентиром, которым они смогут руководствоваться при корректировке своих политических и стратегических мер в области дорожной безопасности. Так как в этих странах относительно высокий процент смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий, было бы очень полезно провести исследование по вопросу повышения дорожной безопасности для достижения этой задачи, поставленной в Целях в области устойчивого развития, в соответствии с Глобальным планом осуществления десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 годов. В исследовании также можно было бы также рассмотреть возможности минимизации факторов риска, таких как превышение скорости, вождение в нетрезвом виде и неиспользование шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Другие аспекты, которые следует осветить в исследовании, - это повышение безопасности двухколесных моторизованных средств и уязвимых участников дорожного движения, таких как велосипедисты и пешеходы, в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах.

84. Поддержка в укреплении потенциала и совершенствовании политических и стратегических мер повышения дорожной безопасности имеет важнейшее значение для этой группы стран. Можно организовать национальные практикумы с целью помочь странам с особыми потребностями в укреплении межучрежденческой координации, так как вопросами дорожной безопасности затронуты многие заинтересованные стороны, а также в разработке и совершенствовании политических мер и планов действий в области дорожной безопасности, с тем чтобы они соответствовали региональным целям, задачам и показателям в области дорожной безопасности. Кроме того, можно запланировать региональные мероприятия по укреплению потенциала, с тем чтобы активизировать обмен опытом и знаниями в глобальном и региональном масштабе, а также представить результаты предложенного исследования по вопросу повышения дорожной безопасности в странах с особыми потребностями. Секретариат продолжит прилагать усилия по удовлетворению потребностей и запросов наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств, предоставляя консультационные услуги и планируя мероприятия по укреплению потенциала в области повышения дорожной безопасности в порядке содействия достижению соответствующей задачи в рамках Целей в области устойчивого развития.

IV. Вопросы для рассмотрения

85. Правительствам предлагается дать руководящие указания относительно следующих элементов, которые предложено включить в проект Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы).

86. В находящихся в данном регионе странах с особыми потребностями (наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах) важнейшими вопросами являются транспортная инфраструктура и операционная связуемость, транспорт в городских и сельских районах и дорожная безопасность. Транспортная инфраструктура и услуги затронуты проблемами, связанными с высокими издержками и низкой результативностью, а также отсутствием или недостаточным уровнем институциональных знаний и опыта в области разработки и внедрения политических мер и программ. Для повышения

связуемости с более широкими сетями и использования открывающихся при этом экономических возможностей необходимо улучшить понимание оптимальных методов реализации и укрепить потенциал для внедрения транспортной политики. Для развития устойчивой региональной транспортной связуемости, включая связуемость городов и сельских районов, и для повышения дорожной безопасности требуется новаторская и всеохватная политика и рамочные основы, пригодные для государств с особыми потребностями.

87. Тогда как большинство стран региона добились прогресса в расширении транспортной связуемости с соседними государствами, наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства по-прежнему сталкиваются с конкретными проблемами в области развития, связанными с их географическими и экономическими характеристиками. Необходимо активизировать усилия по решению этих проблем, так чтобы обеспечить беспрепятственную связь данных государств с основными региональными сетями транспортной инфраструктуры, включая порты, в целях безопасного, надежного и приемлемого с точки зрения затрат доступа на глобальные рынки.

Ближайшая цель. Страны с особыми потребностями (наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства) получают помощь в разработке и внедрении новаторских политических мер и рамочных основ, направленных на улучшение и расширение устойчивой транспортной связуемости, в которых надлежащим образом отражены вопросы транспорта в городах и сельских районах и дорожной безопасности.

Мероприятия

1. Исследование по вопросу упрощения транспортных перевозок, комплексных интермодальных перевозок и логистики для наименее развитых стран и не имеющих выхода к морю развивающихся стран;
2. Исследование подходов к обеспечению связи наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств к региональным сетям инфраструктуры, включая порты;
3. Исследование по вопросу развития железнодорожных сетей, улучшения транспорта в городских и сельских районах и повышения дорожной безопасности в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах;
4. Исследование по вопросу улучшения морского сообщения малых островных развивающихся государств;
5. Техническая помощь не имеющим выхода к морю развивающимся странам и соседним развивающимся странам транзита в деле планирования/создания/эксплуатации эффективных комплексных мультимодальных транспортных коридоров;
6. Представление региональных материалов и информации для включения в глобальный доклад по среднесрочному обзору хода осуществления Венской программы действий для развивающихся

стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов в части, касающейся транспортного сектора¹⁵;

7. Практикум/семинар/совещание/консультационная служба в целях поддержки усилий наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств в деле улучшения транспортной связуемости, повышения дорожной безопасности и развития транспорта в городских и сельских районах.

Показатели достижения

1. Доклад об упрощении транспортных перевозок, о комплексных интермодальных перевозках и логистике в наименее развитых странах и не имеющих выхода к морю развивающихся странах.
2. Доклад о связи наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств с региональными сетями инфраструктуры.
3. Доклад о состоянии и совершенствовании транспорта в городских и сельских районах и о ситуации и улучшении положения в области дорожной безопасности в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах;
4. Доклад об улучшении морского сообщения в малых островных развивающихся государствах.
5. Принятие членами и ассоциированными членами мер по включению рекомендаций по вопросам политики в их национальные политику и планы по улучшению региональной связуемости.
6. Региональный доклад о ходе осуществления Венской программы действий в транспортном секторе.
7. Практикум(ы)/семинар(ы)/совещание(я) по вопросам транспортной связуемости, дорожной безопасности и транспорта в городских и сельских районах.

¹⁵ В пункте 78 Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов (A/CONF.225/L.1) Генеральной Ассамблеи предлагается рассмотреть возможность проведения на высоком уровне всеобъемлющего среднесрочного обзора осуществления Венской программы действий. В соответствии с практикой, принятой в рамках выполнения Алматинской программы действий, согласно которой Комиссия в своей резолюции 63/5 просит Исполнительного секретаря оказать необходимую поддержку процесса подготовки к среднесрочному обзору хода осуществления Алматинской программы действий, данное мероприятие включено в мероприятие по предоставлению региональных материалов и информации для среднесрочного обзора Венской программы действий.