

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

Бангкок и онлайн, 23–25 ноября 2022 года

Пункт 3а предварительной повестки дня\*

**Основные вопросы в области транспорта:****эффективные и жизнестойкие транспортно-логистические сети и  
мобильность в интересах обеспечения экономического роста****Поощрение регионального подхода к устойчивым  
мультимодальным грузовым перевозкам в Азиатско-  
Тихоокеанском регионе****Записка секретариата***Резюме*

Повышение устойчивости грузовых перевозок имеет важное значение для реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. В 2021 году члены и ассоциированные члены Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана приняли Декларацию министров о развитии устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в которой они призвали к применению регионального подхода к устойчивым мультимодальным грузовым перевозкам.

Подготовленный в соответствии с Декларацией министров, настоящий документ содержит десять руководящих принципов для устойчивых грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Помимо поддержки согласованного на региональном уровне подхода в этой области, руководящие принципы направлены на дальнейшее укрепление связей между политикой и стратегиями в области грузовых перевозок и обязательствами по реализации Повестки дня на период до 2030 года за счет консолидации приоритетных действий в области устойчивых грузовых перевозок. Руководящие принципы также направлены на поддержку увеличения финансирования, оказания технической помощи и наращивания потенциала в области устойчивых грузовых перевозок, в том числе в рамках партнерских отношений и многостороннего сотрудничества.

Комитету по транспорту предлагается одобрить десять руководящих принципов, прилагаемых к настоящему документу, в качестве средства дальнейшего ускорения перехода к устойчивым грузовым перевозкам в регионе в течение десятилетия действий и в рамках реализации целей в области устойчивого развития.

\* ESCAP/CTR/2022/L.1.



## I. Введение

1. Грузовые перевозки являются важнейшим рычагом для достижения целей в области устойчивого развития, поскольку играют центральную роль в экономическом и социальном развитии. Немногие отрасли пронизывают общество так сильно, как грузовые перевозки, учитывая, что почти каждый продукт или ресурс, используемый людьми, подвергается транспортировке, часто неоднократно. Таким образом, грузовые перевозки тесно связаны с реализацией целей в области устойчивого развития.

2. До пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19) грузовые перевозки быстро развивались в соответствии с более широкими тенденциями глобализации и диверсификации глобальных и региональных производственно-сбытовых цепочек. Этот рост способствовал экономическому развитию, но также приводил к негативным последствиям, масштабы которых росли настолько быстро, что превратились в насущную проблему. Постоянно растущий объем выбросов углекислого газа от грузовых транспортных средств, перегруженность городов, дорожно-транспортные происшествия и загрязнение воздуха стали предметом серьезной обеспокоенности в большинстве стран Азиатско-Тихоокеанского региона и превратились в факторы, сдерживающие прогресс в реализации многих целей в области устойчивого развития.

3. Хотя в достижении целей в области устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе был достигнут определенный прогресс, ни одна из этих целей не будет реализована к 2030 году<sup>1</sup>. Снизились темпы прогресса в достижении некоторых целей в области устойчивого развития, например, целей 11, 12 и, что особенно важно, 13, которая касается борьбы с изменением климата. Поскольку грузовые перевозки являются одним из основных источников выбросов углекислого газа, важно добиться устойчивости в этой области, чтобы обратить вспять регресс по цели 13 в области устойчивого развития и продвинуться вперед по другим целям. Поскольку до окончания десятилетия действий по достижению целей в области устойчивого развития остается всего восемь лет, и учитывая масштаб проблем, необходимо прилагать более активные усилия для наращивания темпов прогресса.

4. Устойчивые системы грузовых перевозок были всесторонне определены Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию как системы перевозок, которые призваны обеспечить всесторонний баланс экономических, социальных и экологических аспектов работы сектора на основе их синергизма, взаимодополняемости и согласованности<sup>2</sup>. Таким образом, цель состоит в том, чтобы системы грузовых перевозок: а) были безопасными и доступными (социальный аспект); б) были эффективными, надежными и обладали запасом прочности (экономический аспект); и с) способствовали сокращению выбросов парниковых газов, объемов загрязнения и нарушений, обусловленных изменением климата (экологический аспект). Однако повышение устойчивости грузовых перевозок сопряжено с трудностями, в том числе в области разработки и реализации политики, что приводит к принятию разобщенных подходов. Для решения этих проблем важное значение имеет

---

<sup>1</sup> См. <https://data.unescap.org/>.

<sup>2</sup> TD/B/C.I/MEM.7/11 и TD/B/C.I/MEM.7/11/Corr.1.

развитие партнерских отношений и сотрудничества многих заинтересованных сторон. Кроме того, кризис, вызванный пандемией COVID-19, должен стать возможностью для ускорения перехода к устойчивым грузовым перевозкам в регионе.

## **II. Положение дел в области устойчивых грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе**

5. Несмотря на обширную работу, которая уже была проделана по различным аспектам устойчивых грузовых перевозок, многое еще предстоит сделать, учитывая масштаб проблем, стоящих перед регионом. Некоторые из этих проблем, сгруппированные по экологическим, экономическим и социальным аспектам, представлены ниже.

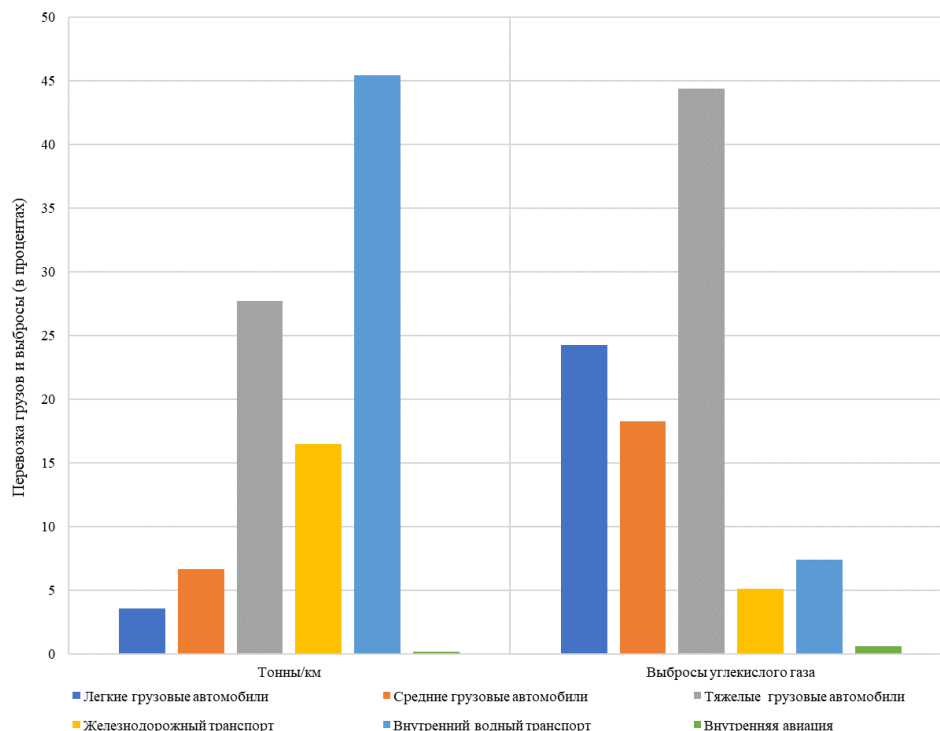
6. Наиболее актуальным является экологический аспект устойчивых грузовых перевозок. С 2010 года в транспортном секторе зафиксирована самая высокая интенсивность роста выбросов углекислого газа в мире, причем самый быстрый рост наблюдается в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Объемы выбросов, связанные с грузовыми перевозками, в регионе растут в два раза быстрее, чем объемы выбросов, связанные с пассажирскими перевозками. На грузовые перевозки приходится около 58 процентов выбросов углекислого газа от транспортного сектора в Азиатско-Тихоокеанском регионе, и около 74 процентов этих выбросов приходится на грузоперевозки автомобильным транспортом<sup>3</sup>.

7. На железнодорожный и внутренний водный транспорт приходится значительно меньшая доля выбросов углекислого газа, связанных с грузовыми перевозками, – 5 и 7 процентов соответственно (см. диаграмму I). Согласно текущим прогнозам для стран региона, основанным на обычном ходе деятельности, выбросы углекислого газа, связанные с грузовыми перевозками, могут увеличиться на 26 процентов в период с 2020 по 2030 год. Без существенных изменений в политике большая часть грузов будет по-прежнему перевозиться грузовыми автомобилями с высоким уровнем выбросов.

---

<sup>3</sup> Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) и Международный транспортный форум, *ITF Transport Outlook 2021* (Париж, Издательство ОЭСР, 2021 год).

Диаграмма I  
**Выбросы углекислого газа, связанные с грузовыми перевозками, в разбивке по видам транспорта, 2020 год**



Источник: Азиатский банк развития (АБР), База данных «Перспективы развития транспорта в Азии». См. <https://data.adb.org/dataset/asian-transport-outlook-database> (дата последнего обращения: 1 сентября 2022 года).

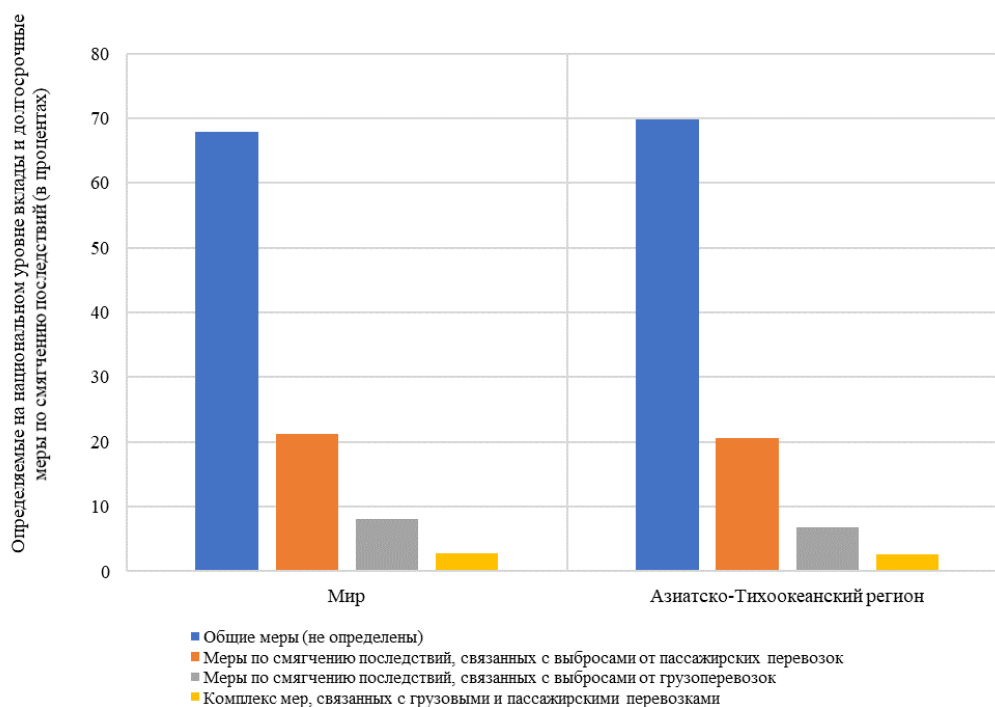
8. Поскольку объемы выбросов, связанных с грузовыми перевозками, продолжают расти быстрее, чем объемы выбросов, связанных с пассажирскими перевозками, необходимы дополнительные меры по декарбонизации грузоперевозок. Недавняя совместная работа Международного транспортного форума и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), охватывающая Юго-Восточную Азию, Южную и Юго-Западную Азию, Северную и Центральную Азию, показывает, что с помощью комплекса амбициозных мер по смягчению последствий, известных как «перестройка-плюс», выбросы углекислого газа от не городских грузовых перевозок могут быть сокращены вдвое к 2050 году по сравнению с уровнем 2015 года<sup>4</sup>.

9. Потенциальные действия по декарбонизации грузовых перевозок, включенные в определяемый на национальном уровне вклад<sup>5</sup>, сосредоточены на переводе грузовых перевозок с автомобильного на железнодорожный или внутренний водный транспорт и повышении эффективности использования топлива. Однако в определяемых на национальном уровне вкладах в большей мере сообщается о конкретных мерах по выбросам, связанным с пассажирскими перевозками, чем по выбросам, связанным с грузовыми перевозками (см. диаграмму II).

<sup>4</sup> ЭСКАТО, “Better regional connectivity will help Asia to decarbonize”, пресс-релиз, 29 июня 2022 года.

<sup>5</sup> Changing Transport, Tracker of Climate Strategies for Transport database. См. <https://changing-transport.org/tracker/> (дата последнего обращения: 8 сентября 2022 года).

Диаграмма II  
**Определяемые на национальном уровне вклады и долгосрочные меры по смягчению последствий, мир и Азиатско-Тихоокеанский регион**



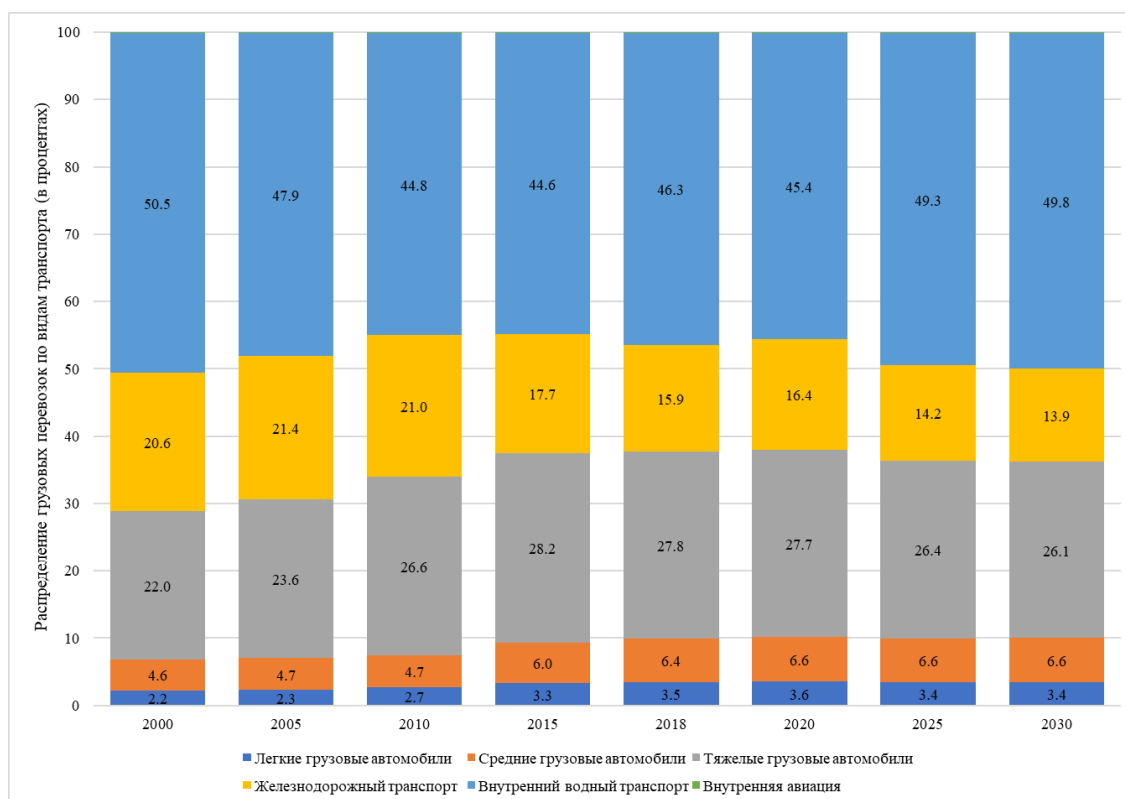
Источник: Changing Transport, Tracker of Climate Strategies for Transport database.

10. Распределение грузовых перевозок по видам транспорта, то есть доля различных видов транспорта, используемых для перевозки грузов, значительно варьируется между странами и определяется, прежде всего, географическими, экономическими и инфраструктурными факторами. В целом, однако, грузоперевозки в регионе, как правило, осуществляются автомобильным транспортом, а не более экологичными видами транспорта, такими как железнодорожный или водный транспорт. По имеющимся оценкам доля грузоперевозок по железной дороге фактически снизилась с 42 процентов в 2000 году до 30 процентов в 2020 году, в основном из-за интермодальной инфраструктуры ненадлежащего качества, неэффективных стандартов эксплуатации и изменения спроса<sup>6</sup>. С 2000 года дорожная инфраструктура расширялась (в километрах) почти вдвое быстрее, чем железнодорожная.

11. Спрос на надежные, гибкие, экономически эффективные, своевременные и жизнеспособные грузовые перевозки «от двери до двери» означает, что автомобильному транспорту по-прежнему отдается предпочтение перед железнодорожным и водным. В настоящее время, поскольку лишь несколько стран региона установили цели по изменению распределения грузовых перевозок по видам транспорта, предпочтение автомобильного транспорта, скорее всего, сохранится, если не будут приняты решительные меры (см. диаграмму III).

<sup>6</sup> АБР, База данных «Перспективы развития транспорта в Азии».

### Диаграмма III Распределение грузовых перевозок по видам транспорта в регионе



Источник: АБР, База данных «Перспективы развития транспорта в Азии» (см. диаграмму I).

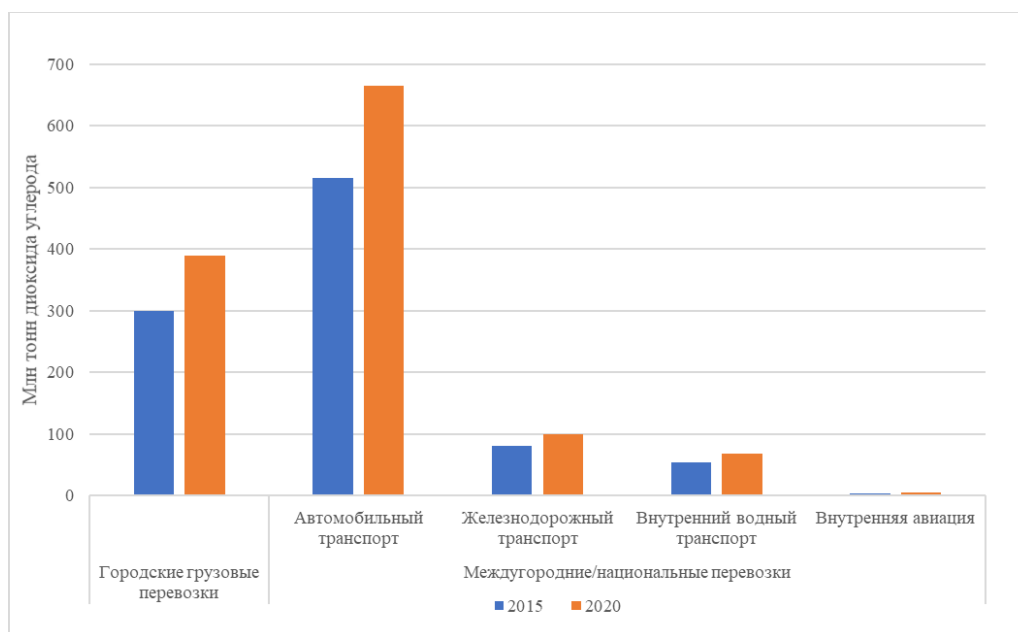
12. Поскольку половина населения региона проживает в городах, достижение устойчивости городских грузовых перевозок имеет решающее значение для общей устойчивости всех грузовых перевозок. В настоящее время на долю городских грузовых перевозок приходится почти 15 процентов от общего объема внутренних грузоперевозок, в то время как они производят от 30 до 50 процентов выбросов углекислого газа, связанных с грузовыми перевозками; это связано с тем, что многие продукты доставляются в небольших объемах и с высокой частотой в условиях перегруженного дорожного движения<sup>7</sup>. Кроме того, городские грузовые перевозки также вносят значительный вклад в городские дорожные заторы, что, в свою очередь, приводит к большим экономическим потерям и тяжелым последствиям для здоровья человека из-за загрязнения воздуха. Исследование показывает, что в 2015 году шесть городов в государствах-членах ЭСКАТО входили в число десяти городов с наибольшим числом смертей от загрязнения воздуха, связанного с транспортом (см. диаграмму IV)<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Международное энергетическое агентство, *Energy Technology Perspectives 2017: Catalysing Energy Technology Transformations* (Париж, 2017 год).

<sup>8</sup> Susan Anenberg and others, *A Global Snapshot of the Air Pollution-related Health Impacts of Transportation Sector Emissions in 2010 and 2015* (Washington, D.C., International Council of Clean Transportation, 2019), p. 25.

#### Диаграмма IV

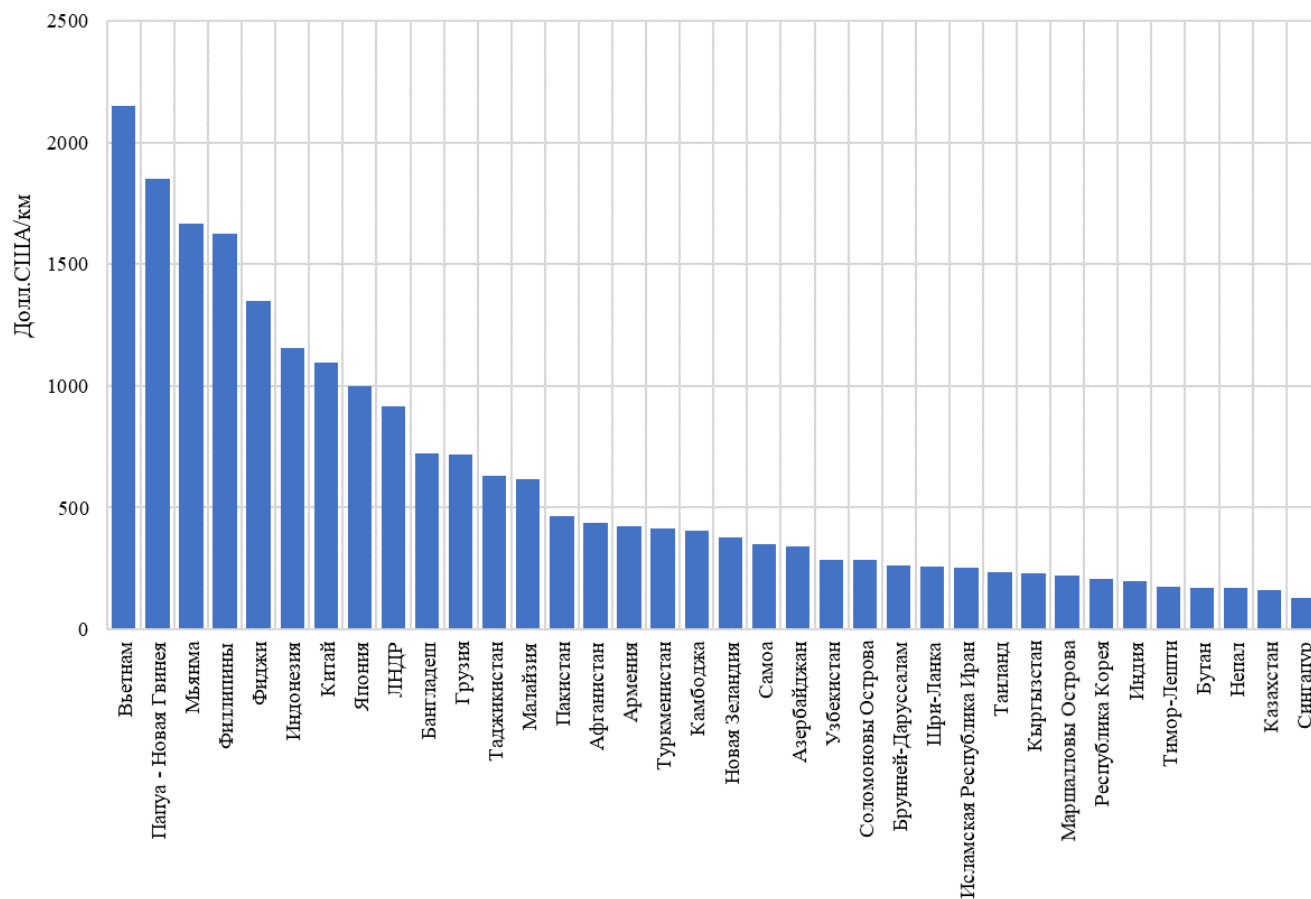
**Выбросы, связанные с городскими грузовыми перевозками, по сравнению с выбросами, связанными с междугородними грузовыми перевозками, в 2015 и 2020 годах**



*Источник:* ОЭСР и Международный транспортный форум, *ITF Transport Outlook 2021* («Перспективы развития транспорта МТФ за 2021 год»).

13. Проблема изменения климата и связанные с ней изменения, в свою очередь, создают конкретные угрозы для транспортного сектора. Последние несколько лет показали, что глобальные и региональные цепочки поставок подвержены воздействию опасных природных явлений, уязвимы и склонны к сбоям, что увеличивает риски и затраты для правительств и частного сектора, которые зависят от безопасных, эффективных и бесперебойных транспортных логистических потоков. В своем шестом докладе об оценке, выпущенном в 2021 году, Межправительственная группа экспертов по изменению климата указала, что жаркие экстремальные погодные условия, волны тепла и проливные дожди стали более интенсивными и частыми во всем мире за предыдущие семь десятилетий. Такие условия оказывают непосредственное влияние на транспортную инфраструктуру.

Диаграмма V  
Ожидаемый ежегодный ущерб автомобильным и железнодорожным активам



Источник: АБР, База данных «Перспективы развития транспорта в Азии» (см. диаграмму I).

14. Широкое географическое распределение стран региона приводит к тому, что транспортная инфраструктура и связанные с ней цепочки поставок оказываются весьма восприимчивыми к опасным климатическим явлениям и стихийным бедствиям. Глобальный ожидаемый ежегодный ущерб, наносимый автомобильным и железнодорожным активам, составляет от 3,1 до 22 млрд долл. США, и, по оценкам, около 60 процентов этого ущерба несут страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Хотя доля глобального ожидаемого ежегодного ущерба в пересчете на валовой внутренний продукт (ВВП) незначительна и составляет 0,02 процента, в некоторых малых островных развивающихся государствах она может достигать около 0,5 процента ВВП. Ожидаемый ежегодный ущерб высок для большинства стран Азиатско-Тихоокеанского региона (см. диаграмму V).

15. С экономической точки зрения, несмотря на прогресс, достигнутый в обеспечении бесперебойного транспортного сообщения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, для региона по-прежнему характерны высокие транспортные расходы и задержки, которые оказывают непосредственное влияние на конкурентоспособность и интеграцию в глобальную экономику. Наличие и качество инфраструктуры в регионе крайне неравномерно и характеризуется отсутствием звеньев на автомобильных и железнодорожных



сетях, а также на пересадочных пунктах и во внутренних и морских портах. Подход к упрощению международных грузовых перевозок в регионе также фрагментирован: несмотря на то, что было подписано множество соглашений об упрощении процедур перевозок, по-прежнему существуют проблемы с их осуществлением. Ликвидация нефизических барьеров для международных перевозок, создание комплексных интермодальных транспортных систем на национальном, субрегиональном и региональном уровнях, которые оптимально сочетают выгоды различных видов транспорта и снижают транспортно-логистические издержки, будет содействовать обеспечению бесперебойных региональных транспортных оперативных связей.

16. Наряду с созданием транспортной инфраструктуры обеспечение бесперебойных региональных оперативных транспортных связей сохраняет характер одной из главных долгосрочных задач членов и ассоциированных членов ЭСКАТО. В Региональных стратегических рамках для упрощения процедур международных автомобильных перевозок и Региональных рамках сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, принятых Комиссией, намечены общие цели, связанные с согласованием в регионе правовых инструментов, документов, необходимых для пересечения границ, и пограничных формальностей; операционных стандартов; и ряда мер по упрощению процедур. Для большинства членов и ассоциированных членов ЭСКАТО автомобильный и железнодорожный транспорт по-прежнему являются доминирующими видами транспорта как вместе взятые, так и по отдельности. Однако во многих случаях сравнительные преимущества каждого из этих видов транспорта не реализованы в полном объеме на благо национальной экономики. Эффективные автомобильные и железнодорожные перевозки с минимальными проблемами на интермодальных узлах будут способствовать использованию всех видов транспорта, каждого в соответствии с его сильными сторонами, что в свою очередь повысит устойчивость грузовых перевозок.

17. Цифровизация процессов международных грузовых перевозок может еще больше укрепить транспортное сообщение на национальном и региональном уровнях и тем самым повысить устойчивость. Хотя страны региона реализуют инициативы по внедрению новых технологий, распространение цифровых технологий на транспорте является трудной задачей из-за значительного неравенства между странами региона в отношении цифровой инфраструктуры, исследований, инноваций и цифровых навыков. Более того, региональное сотрудничество не используется в полной мере. Некоторые из предпринятых инициатив: внедрение электромобилей во многих странах для снижения выбросов парниковых газов; использование автономных транспортных средств, что позволяет снизить количество дорожно-транспортных происшествий; введение в действие цифровых логистических платформ для эффективного обмена информацией между различными участниками логистической деятельности и снижения затрат; и использование электронных систем отслеживания грузов для облегчения транзитных перевозок.

18. Инвестиции в глобальную транспортную инфраструктуру оцениваются в размере от 1,4 до 2,1 трлн долл. США ежегодно. Переход к устойчивому, низкоуглеродному пути развития транспорта возможен, если эти потоки будут направлены именно на то, чтобы сделать транспорт устойчивым. Достижение устойчивости грузовых перевозок требует различных источников финансирования для реализации политики, направленной на постепенный отказ от топливных субсидий, учет внешних факторов при ценообразовании

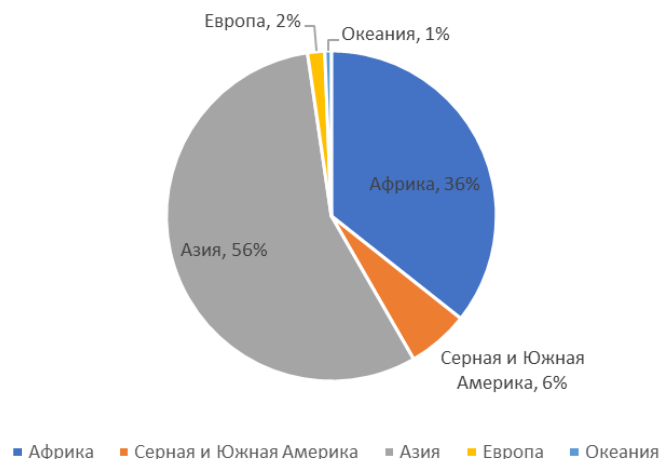
на транспорт и предоставление гарантий и другого рискового капитала для проектов устойчивых грузовых перевозок. Кроме того, необходимо и далее укреплять государственно-частные партнерства для привлечения частного финансирования. Необходимо также в полной мере изучить потенциал тематических фондов, подобных тем, которые были созданы многосторонними банками развития для борьбы с изменением климата, в целях продвижения устойчивых грузовых перевозок.

19. Социальные аспекты грузовых перевозок также становятся все более заметными. Например, местные рынки по-прежнему недоступны для жителей сельских районов. Около 30 процентов сельского населения мира по-прежнему не имеют всепогодного доступа к дорожной сети. В Азиатско-Тихоокеанском регионе этот показатель составляет 25 процентов, что означает, что около 560 млн человек, или половина сельского населения планеты, живут на расстоянии более 2 км от дороги, доступной в любое время года (см. диаграмму VI). При такой плохой доступности сельские фермеры и производители оказываются вне более прибыльных рынков, которые обслуживают национальные, региональные и глобальные цепочки поставок. Проблемы доступа и слабое транспортное сообщение приводят к росту затрат на логистику, тем самым подрывая способность сельских общин эффективно участвовать в региональных глобальных цепочках поставок и транспортных сетях.

20. Кроме того, не до конца изучены связи между сельскими рынками и региональными транспортными сетями, такими как сеть Азиатских автомобильных дорог, сеть Трансазиатских железных дорог и сеть «сухих портов». Необходимо увеличить инвестиции в сельскую транспортную инфраструктуру и услуги.

#### Диаграмма VI

#### Сельское население, не имеющее всепогодного доступа к дорогам, в разбивке по регионам



*Источник:* АБР, «2021 report on the status of transport related SDG targets in Asia and the Pacific region» («Доклад о ходе достижения связанных с транспортом задач целей в области устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе за 2021 год»), 11 января 2022 года.

21. Сектор грузовых перевозок также может быть усилен за счет расширения участия женщин, что окажет положительное влияние на реализацию цели 5 в области устойчивого развития, касающейся обеспечения гендерного равенства и расширения прав и возможностей всех женщин и девочек, в частности, ее задачи 5.1, касающейся повсеместной ликвидации всех форм дискриминации в отношении всех женщин и девочек, и задачи 5.5, касающейся обеспечения всестороннего и реального участия женщин и равные для них возможности для лидерства на всех уровнях принятия решений.

22. Сектор грузоперевозок и логистики в Азиатско-Тихоокеанском регионе традиционно является сектором с преобладанием мужчин. В 2020 году менее 10 процентов работников транспортного сектора составляли женщины. Для сравнения, доля женщин во всех секторах составила 39 процентов, что указывает на существование значительных гендерных барьеров в секторе транспорта и логистики. Как и во всех других отраслях, средние региональные показатели не полностью отражают ситуацию: размер гендерного разрыва в разных странах значительно отличается.

23. Во всем мире доля участия женщин в транспортном секторе в 2020 году составляла около 14 процентов. Хотя доля участия женщин в транспортном секторе в Азиатско-Тихоокеанском регионе ниже среднемирового показателя, она растет: примерно с 6,5 процента в 1990 году до 10 процентов в 2020 году<sup>9</sup>. Этот рост замедлился, возможно, отчасти из-за отсутствия активной политики, способствующей гендерному равенству. Теперь этот рост необходимо ускорить путем разработки активной политики, направленной на расширение участия женщин в грузовых перевозках, повышение устойчивости грузовых перевозок и поддержку реализации цели в области устойчивого развития, посвященной гендерному равенству.

24. Потенциальная роль отраслевых ассоциаций, торговых палат и организаций гражданского общества в поддержке участия женщин в секторе грузовых перевозок также не была полностью изучена. В Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также во всем мире существует множество хорошо зарекомендовавших себя методов, которые могут быть масштабированы и воспроизведены для дальнейшего поощрения участия женщин.

25. Наконец, экономические, экологические и социальные аспекты грузовых перевозок становятся все более взаимосвязанными, и поэтому институциональные структуры поддержки таких перевозок во многих странах региона необходимо пересмотреть, чтобы все заинтересованные стороны (независимо от того, занимаются ли они инфраструктурой, операционной деятельностью или регулированием) повышали и продвигали устойчивость сектора. Многие страны региона пытались решить проблему негативных последствий, связанных с сектором грузовых перевозок, путем создания специальных институциональных структур, например, для борьбы с загрязнением, смягчения последствий изменения климата и обеспечения безопасности дорожного движения. Это привело к появлению многоуровневых политических и институциональных мандатов, которые фактически ограничивают влияние мер на устойчивость грузовых перевозок. Создание специальных механизмов или структур управления для устойчивых грузовых перевозок позволит более эффективно осуществлять планирование, законодательную, нормативную, финансовую, оперативную, мониторинговую и рекламную деятельность.

<sup>9</sup> АБР, База данных «Перспективы развития транспорта в Азии».

### III. Поддержка устойчивости грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе

26. Для решения многосторонних задач по повышению устойчивости грузовых перевозок в 2019 году был запущен проект под названием «Содействие переходу к устойчивым грузовым перевозкам в Азиатско-Тихоокеанском регионе» в рамках двенадцатого транша Счета развития Организации Объединенных Наций с главной целью повышения устойчивости грузовых перевозок в регионе путем поощрения разработки и реализации политики в области грузовых перевозок в соответствии с задачей реализации целей в области устойчивого развития.

27. Этот проект осуществляется по двум направлениям. В рамках первого направления в целевых странах проводятся национальные оценки с целью разработки стратегий повышения устойчивости грузовых перевозок для рассмотрения соответствующими правительствами. Национальные оценки были завершены для Шри-Ланки и Узбекистана в 2021 году, а для Бангладеш – в 2022 году; в настоящее время ведется работа над национальными оценками для Фиджи и Мьянмы.

28. Для каждой из этих стран было подготовлено справочное исследование, освещающее проблемы устойчивых грузовых перевозок, и проект стратегии устойчивых грузовых перевозок до 2030 года, после чего были организованы национальные консультативные семинары в режиме онлайн для получения мнений и предложений от заинтересованных сторон по проекту стратегии. Проекты стратегий с поправками, внесенными в ходе семинаров, были представлены соответствующим министерствам Бангладеш, Шри-Ланки и Узбекистана для дальнейшего рассмотрения.

29. Каждый проект стратегии включает следующие ключевые элементы: видение, цели, приоритеты, факторы, способствующие реализации, механизмы реализации и связь с целями в области устойчивого развития, а также конкретные действия.

30. В рамках второго направления проекта будут предприняты усилия по стимулированию регионального сотрудничества по ключевым вопросам устойчивых грузовых перевозок путем достижения консенсуса. Эти вопросы затем могут быть направлены на рассмотрение в рамках Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственного соглашения о «сухих портах».

31. На своей шестой сессии Комитет по транспорту принял рекомендацию 1, в которой он подтвердил принципиально важную роль регионального транспортного сотрудничества и рекомендовал, чтобы в рамках региональных механизмов ЭСКАТО были предприняты конкретные совместные инициативы по устойчивым грузоперевозкам<sup>10</sup>. Также в рамках второго направления региональный подход по повышению устойчивости грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе был представлен на девятом совещании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам<sup>11</sup>, седьмом совещании

---

<sup>10</sup> См. ESCAP/CTR/2020/6.

<sup>11</sup> См. ESCAP/AHWG/2021/INF/1.

Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог<sup>12</sup> и четвертом совещании Рабочей группы по «сухим портам»<sup>13</sup>, которые прошли в Бангкоке и в режиме онлайн в 2021 году.

32. Все вышеупомянутые рабочие группы приветствовали региональный подход и согласились, что он обеспечит необходимое внимание к вопросам устойчивости в грузовых перевозках. Поэтому они предложили, что, поскольку устойчивость грузовых перевозок затрагивает все виды транспорта, региональный подход следует обсудить на четвертой Конференции министров по транспорту<sup>14</sup>.

33. Соответственно, региональный подход был представлен для рассмотрения на четвертой Конференции министров<sup>15</sup>. Подчеркивая важность устойчивых грузовых перевозок, министры транспорта и представители членов и ассоциированных членов ЭСКАТО, принявшие Декларацию министров о развитии устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, призвали к реализации регионального подхода к устойчивым мультимодальным грузовым перевозкам, который обеспечит согласованность существующих инициатив, позволит добиться синергетического эффекта посредством партнерств и обеспечит поддержку на высоком политическом уровне устойчивых мультимодальных грузовых перевозок<sup>16</sup>. Кроме того, они отметили текущие национальные усилия государств-членов по повышению степени устойчивости грузовых перевозок в рамках десятилетия действий по достижению целей в области устойчивого развития, и высказали мнение о том, что региональный подход к устойчивым мультимодальным грузовым перевозкам обеспечит необходимую концентрацию внимания, максимизацию положительного воздействия устойчивых мультимодальных грузовых перевозок и минимизацию их отрицательного воздействия<sup>17</sup>.

34. Кроме того, в рамках проекта «Содействие переходу к устойчивым грузовым перевозкам в Азиатско-Тихоокеанском регионе» были предприняты две крупные инициативы по наращиванию потенциала в области устойчивых грузовых перевозок. Для использования результатов работы Международного транспортного форума по моделированию грузовых перевозок, а также в рамках другого проекта Счета развития Организации Объединенных Наций, посвященного транспортному сообщению и торговым связям в период пандемий, была разработана совместная программа по наращиванию потенциала под названием «Устойчивое транспортное сообщение и пандемия COVID-19: пути повышения жизнестойкости и устойчивости», призванная помочь странам учесть в своей средне- и долгосрочной политике в области грузовых перевозок уроки, извлеченные из ответных мер на пандемию COVID-19, и внедрить соответствующую политику в области грузовых перевозок для повышения жизнестойкости, инклюзивности и экологической устойчивости.

---

<sup>12</sup> См. ESCAP/TARN/WG/2021/4.

<sup>13</sup> См. ESCAP/DP/WG/2021/INF/3.

<sup>14</sup> ESCAP/TARN/2021/5, пункт 21.

<sup>15</sup> ESCAP/MCT/2021/2, пп. 58–59.

<sup>16</sup> ESCAP/78/15/Add.1, пункт 4.

<sup>17</sup> Там же, двадцать седьмой пункт преамбулы.

35. В 2021 году в рамках этой программы секретариат и Международный транспортный форум провели семинары по наращиванию потенциала для трех субрегионов ЭСКАТО (Южной и Юго-Западной Азии, Северной и Центральной Азии и Юго-Восточной Азии) и подготовили публикации, которые теперь доступны в Интернете<sup>18</sup>. В докладах вновь подчеркивается, что все стратегии по улучшению транспортного сообщения должны признавать региональные и субрегиональные особенности и опираться на них. Кроме того, в настоящее время секретариат работает над субрегиональными стратегиями по устойчивому грузовому транспорту для рассмотрения на соответствующих субрегиональных форумах.

36. Вторая инициатива по наращиванию потенциала, предпринятая совместно с Международным союзом железных дорог, направлена на ускорение цифровой трансформации железнодорожного транспорта. Она заключается в разработке материалов для электронного обучения и организации онлайн-семинаров по наращиванию потенциала для улучшения понимания теми, кто разрабатывает политику в области железнодорожного транспорта в регионе, путей использования потенциальных преимуществ цифровизации железнодорожного транспорта для поддержки перехода к устойчивым грузоперевозкам.

37. Кроме того, было проведено региональное исследование<sup>19</sup>, которое было представлено на сегменте политики по региональному сотрудничеству в области железнодорожного транспорта во время пандемии, который был проведен параллельно с седьмым совещанием Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог, состоявшимся в мае 2021 года.

#### **IV. Руководящие принципы повышения устойчивости грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе**

38. Очевидно, что вопрос повышения устойчивости грузоперевозок по своей сути является сложным и поэтому требует постоянного участия заинтересованных сторон. Центральным действием в этом отношении будет укрепление и реализация существующих мандатов по повышению устойчивости грузоперевозок. Поэтому с учетом рекомендаций, полученных в ходе различных межправительственных совещаний по данному вопросу, извлеченных уроков и вопросов, выявленных в ходе национальных консультаций по устойчивым грузовым перевозкам для пилотных стран, были разработаны десять руководящих принципов для устойчивых грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе для консолидации приоритетных действий по устойчивым грузовым перевозкам в связи с реализацией целей в области устойчивого развития (см. приложение).

39. Десять руководящих принципов представлены ниже:

- a) декарбонизация грузового транспорта;
- b) оптимизация распределения грузовых перевозок по видам транспорта;

---

<sup>18</sup> См. [www.unescap.org/news/better-regional-connectivity-will-help-asia-decarbonise](http://www.unescap.org/news/better-regional-connectivity-will-help-asia-decarbonise).

<sup>19</sup> ЭСКАТО, “Enhancing shift towards sustainable freight transport in Asia and the Pacific: opportunities through railway decarbonization” (Бангкок, 2021 год).

- с) повышение устойчивости инфраструктуры грузовых перевозок к изменению климата и другим сбоям;
- d) снижение логистических затрат на грузовые перевозки, в том числе на трансграничные и транзитные перевозки;
- e) решение проблем городских грузовых перевозок;
- f) повышение инклюзивности сектора грузовых перевозок путем содействия участию женщин;
- g) расширение доступа жителей сельских районов к более широким транспортным сетям;
- h) укрепление структур управления и потенциала заинтересованных сторон в сфере грузовых перевозок;
- i) привлечение инновационных и диверсифицированных источников финансирования, в том числе за счет привлечения частного сектора;
- j) содействие использованию данных, цифровизации и трансформационных технологий.

40. Руководящие принципы адресованы в первую очередь тем, кто разрабатывает политику в области грузовых перевозок в государствах-членах ЭСКАТО, и направлены на: а) укрепление связей между политикой и стратегиями в области грузовых перевозок и реализацией Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года путем консолидации приоритетных действий в области устойчивых грузовых перевозок; б) поддержку увеличения финансирования, оказания технической помощи и наращивания потенциала в области устойчивых грузовых перевозок, в том числе в рамках партнерских отношений и многостороннего сотрудничества; и с) укрепление политических обязательств для принятия срочных мер по повышению устойчивости грузоперевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе в рамках десятилетия действий и реализации целей в области устойчивого развития.

41. Помимо поддержки стран в реализации целей в области устойчивого развития, политика развития устойчивых грузовых перевозок, основанная на руководящих принципах, также поможет странам в реализации различных аспектов других глобальных рамочных программ и обязательств, включая Парижское соглашение, Сендайскую рамочную программу по снижению риска бедствий на 2015–2030 годы, Программу действий по ускоренному развитию малых островных развивающихся государств («Путь Самоа»), Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов, Новую программу развития городов, Декларацию Айти 2030 года по экологически устойчивому транспорту: сделать транспорт в Азии устойчивым (2021–2030 годы) и Аддис-Абебскую программу действий третьей Международной конференции по финансированию развития.

42. Руководящие принципы будут также способствовать выполнению региональных мандатов, в том числе резолюции 78/3 ЭСКАТО, в которой ЭСКАТО одобрила Декларацию министров о развитии устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональную программу действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы).

43. Руководящие принципы признают фундаментальную роль регионального и/или субрегионального сотрудничества в ускорении перехода к устойчивым грузовым перевозкам. Региональное сотрудничество не только позволяет создать платформу для выработки соглашений и рамок, но также дает возможность обмениваться информацией и изучать опыт членов и ассоциированных членов и дает понимание того, какие решения в области устойчивых грузовых перевозок сработали и где, и какие из них могут быть воспроизведены и масштабированы. Руководящие принципы подтверждают комплексный и неделимый характер целей в области устойчивого развития, что означает, что политика в области грузовых перевозок, основанная на руководящих принципах, может привести к реализации многочисленных целей и задач в области устойчивого развития.

44. Руководящие принципы также способствуют разработке и реализации стратегий и политики в области устойчивых грузовых перевозок, которые позволят превратить кризис, связанный с пандемией COVID-19, в возможность восстановления по принципу «лучше, чем было». Системы грузовых перевозок, использующие цифровизацию и трансформационные транспортные технологии, позволят ускорить переход к устойчивым грузовым перевозкам в регионе.

45. Проект версии руководящих принципов был представлен и обсужден на Региональном совещании по содействию переходу к устойчивым грузовым перевозкам в регионе ЭСКАТО, состоявшемся 17 августа 2022 года. Участники Регионального совещания согласились и рекомендовали представить окончательный вариант руководящих принципов Комитету по транспорту на его седьмой сессии, которая пройдет в Бангкоке с 23 по 25 ноября 2022 года, для одобрения.

## **V. Вопросы для рассмотрения Комитетом**

46. Комитету предлагается дать секретариату указания относительно работы в области устойчивых грузовых перевозок. Кроме того, Комитету предлагается сделать следующее:

а) рассмотреть возможность одобрения десяти руководящих принципов для устойчивых грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе, прилагаемых к настоящему документу, в качестве средства дальнейшего повышения устойчивости грузовых перевозок в регионе;

б) предложить членам и ассоциированным членам поделиться своим опытом, в том числе хорошо зарекомендовавшими себя методами в области устойчивых грузовых перевозок, которые имеют потенциал для воспроизведения и масштабирования;

в) предоставить дальнейшие рекомендации по ускорению перехода к устойчивым грузовым перевозкам в Азиатско-Тихоокеанском регионе для поддержки реализации Повестки дня на период до 2030 года.



## Приложение

### **Руководящие принципы для устойчивых грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе**

Для повышения устойчивости грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе рекомендуется, чтобы разработка и реализация политики в области грузовых перевозок основывалась на руководящих принципах, изложенных ниже.

#### **Руководящий принцип 1. Декарбонизация грузового транспорта**

Учитывая, что декарбонизация грузовых перевозок будет напрямую способствовать реализации целей 7, 9, 12 и 13 в области устойчивого развития, рекомендуется, чтобы члены и ассоциированные члены ЭСКАТО:

а) ускорили декарбонизацию грузовых перевозок путем принятия специальных стратегий в соответствии с Парижским соглашением и использовали положительные эффекты от декарбонизации для поддержки реализации многочисленных целей в области устойчивого развития;

б) рассмотрели возможность создания подходящей формы, например, субрегионального или регионального механизма сотрудничества, рамок или соглашения, для ускорения процесса декарбонизации грузовых перевозок в рамках десятилетия действий и работы по достижению целей в области устойчивого развития;

с) поощряли партнерства и инициативы частного сектора по декарбонизации грузовых перевозок.

#### **Руководящий принцип 2. Оптимизация распределения грузовых перевозок по видам транспорта**

Учитывая, что декарбонизация грузовых перевозок будет напрямую способствовать реализации целей 7, 9, 12 и 13 в области устойчивого развития, рекомендуется, чтобы члены и ассоциированные члены ЭСКАТО:

а) перевели грузовые перевозки, где это возможно, на относительно более эффективные или более экологичные виды транспорта, такие как железнодорожный и внутренний водный транспорт;

б) разработали активную политику по переходу на другие виды транспорта с учетом особенностей конкретных стран, которая будет способствовать привлечению инвестиций в развитие соответствующей интермодальной инфраструктуры и созданию институциональных рамок для перевода грузовых перевозок на более устойчивые виды транспорта;

с) использовали региональное и/или субрегиональное сотрудничество, по мере необходимости, для содействия переходу на более устойчивые виды транспорта, например, путем введения в эксплуатацию мультимодальных транспортных коридоров.

### **Руководящий принцип 3. Повышение устойчивости инфраструктуры грузовых перевозок к изменению климата и другим сбоям**

Учитывая, что декарбонизация грузовых перевозок будет напрямую способствовать реализации целей 9, 11 и 13 в области устойчивого развития, рекомендуется, чтобы члены и ассоциированные члены ЭСКАТО:

а) разработали стратегии, политику и планы реализации для повышения устойчивости инфраструктуры и операций грузовых перевозок для смягчения последствий изменения климата и других сбоев и адаптации к ним;

б) активизировали поддержку устойчивых грузовых перевозок в малых островных развивающихся государствах, развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и наименее развитых странах, поскольку они в непропорционально большей степени страдают от воздействия изменения климата и других сбоев;

с) обменивались опытом между странами и повышали потенциал заинтересованных сторон по учету аспектов устойчивости в инфраструктуре и операциях грузовых перевозок.

### **Руководящий принцип 4. Снижение логистических затрат на грузовые перевозки, в том числе на трансграничные и транзитные перевозки**

Учитывая, что декарбонизация грузовых перевозок будет напрямую способствовать реализации целей 1, 8 и 17 в области устойчивого развития, рекомендуется, чтобы члены и ассоциированные члены ЭСКАТО:

а) использовали межправительственные платформы, предоставляемые Рабочей группой по Азиатским автомобильным дорогам, Рабочей группой по сети Трансазиатских железных дорог и Рабочей группой по «сухим портам», для дальнейшего развития региональной инфраструктуры и операционных связей;

б) повышали эффективность пересечения границ путем устранения физических и нефизических барьеров на пути международных перевозок, в том числе путем поощрения координации между пограничными службами как внутри границ, так и за их пределами;

с) поощряли использование цифровых технологий для снижения затрат на логистику грузовых перевозок и упрощения процедур транзитных перевозок.

### **Руководящий принцип 5. Решение проблем городских грузовых перевозок**

Учитывая, что декарбонизация грузовых перевозок будет напрямую способствовать реализации целей 3, 11 и 17 в области устойчивого развития, рекомендуется, чтобы члены и ассоциированные члены ЭСКАТО:

а) разработали планы и стратегии устойчивых городских грузовых перевозок и/или внесли изменения в существующие планы и стратегии для преодоления негативных последствий городских грузовых перевозок, включая происшествия, связанные с грузовым транспортом;

б) продвигали механизмы принятия решений с участием многих заинтересованных сторон, которые комплексно решают вопросы городского грузового транспорта на основе подхода «снизу вверх», который увязывает проблемы развития с конкретными целями в области устойчивого развития и их задачами;

с) укрепляли региональное сотрудничество путем обмена опытом и извлеченными уроками в области устойчивых методов городских грузовых перевозок, которые способствуют синергии и в то же время являются воспроизводимыми и масштабируемыми.

#### **Руководящий принцип 6. Повышение инклюзивности сектора грузовых перевозок путем содействия участию женщин**

Учитывая, что декарбонизация грузовых перевозок будет напрямую способствовать реализации целей 5, 8 и 10 в области устойчивого развития, рекомендуется, чтобы члены и ассоциированные члены ЭСКАТО:

а) разрабатывали и внедряли активные стратегии и политику для расширения роли женщин в секторе грузовых перевозок во всем регионе;

б) привлекали научные круги и частный сектор к активному обучению женщин необходимым знаниям и навыкам;

с) поощряли внедрение гибридных моделей занятости, таких как работа на дому и другие инновационные решения, для мотивации женщин к расширению их участия в секторе грузовых перевозок.

#### **Руководящий принцип 7. Расширение доступа жителей сельских районов к более широкому транспортным сетям**

Учитывая, что декарбонизация грузовых перевозок будет напрямую способствовать реализации целей 1, 9, 11 и 12 в области устойчивого развития, рекомендуется, чтобы члены и ассоциированные члены ЭСКАТО:

а) разрабатывали специальные стратегии и проекты в области сельского грузового транспорта на основе более глубокого анализа социальных затрат и выгод;

б) определяли и выстраивали цепочку холодильных и других видов складов в сельских районах для сокращения потерь продовольствия в производстве и цепочках поставок, включая послеуборочные потери, в рамках схем государственно-частного партнерства;

с) укрепляли региональное и/или субрегиональное сотрудничество, по мере необходимости, для расширения доступа сельских рынков к более широким транспортным сетям.

#### **Руководящий принцип 8. Укрепление структур управления и потенциала заинтересованных сторон в сфере грузовых перевозок**

Учитывая, что декарбонизация грузовых перевозок будет напрямую способствовать реализации целей 13, 16 и 17 в области устойчивого развития, рекомендуется, чтобы члены и ассоциированные члены ЭСКАТО:

а) создали соответствующие механизмы управления устойчивыми грузовыми перевозками для выработки согласованной политики, учитывающей сложность участия многочисленных заинтересованных сторон в грузовых перевозках по горизонтали между министерствами и по вертикали на разных уровнях правительства, а также в частном секторе;

b) активизировали вышеупомянутые механизмы управления с помощью конкретных планов работы, технического задания и законодательства, в зависимости от обстоятельств;

с) наращивали потенциал чиновников и частных организаций по внедрению принципов устойчивости в грузовые перевозки путем организации специальных программ по наращиванию потенциала во всем регионе.

#### **Руководящий принцип 9. Привлечение инновационных и диверсифицированных источников финансирования, в том числе за счет привлечения частного сектора**

Учитывая, что декарбонизация грузовых перевозок будет напрямую способствовать реализации целей 10 и 17 в области устойчивого развития, рекомендуется, чтобы члены и ассоциированные члены ЭСКАТО:

a) содействовали финансированию частным сектором устойчивых грузовых перевозок через государственно-частные партнерства путем разработки соответствующих нормативных структур для управления рисками;

b) подготовили приемлемые для банков проекты по устойчивому грузовому транспорту и получали финансирование из тематических фондов, таких как Зеленый климатический фонд и План действий по изменению климата, а также других аналогичных инициатив многосторонних банков развития;

с) создали национальные, субрегиональные и региональные фонды устойчивого грузового транспорта, по мере необходимости, для финансирования проектов, которые имеют высокий потенциал для повышения устойчивости и создания синергии.

#### **Руководящий принцип 10. Содействие использованию данных, цифровизации и трансформационных технологий**

Учитывая, что декарбонизация грузовых перевозок будет напрямую способствовать реализации целей 9 и 17 в области устойчивого развития, рекомендуется, чтобы члены и ассоциированные члены ЭСКАТО:

a) расширяли охват, своевременность и качество данных и создали гармонизированную систему сбора, управления и обмена данными, связанными с устойчивым грузовым транспортом, чтобы обеспечить более эффективный мониторинг и отчетность по целям в области устойчивого развития, связанным с грузовым транспортом;

b) расширяли региональное сотрудничество и создали субрегиональную и региональную обсерваторию по устойчивым грузоперевозкам для создания всеобъемлющего хранилища показателей, политики, передового опыта и инновационных решений, в том числе по экономике замкнутого цикла;

с) разработали необходимую нормативно-правовую базу для поддержки цифровизации и трансформационных технологий в сфере грузовых перевозок.