



Улучшение транспортного сообщения для стран РСНВМ и создание надежной транспортной инфраструктуры для поддержки ускоренного прогресса в отношении ЦУР. Опыт и обучающие материалы для РСНВМ и транзитных стран

Эти обучающие материалы были разработаны для развития потенциала в области создания экономически эффективных проектов транспортной инфраструктуры и транспортного сообщения в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), и транзитных странах. Данные материалы выпущены Канцелярией Высокого представителя Организации Объединенных Наций (ООН) по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (ООН-КВПНРМ) в сотрудничестве с партнерами. В подготовке обучающих материалов, кроме ООН-КВПНРМ и партнеров, принимала участие г-жа Fadiah Achmadi. Позиция авторов и составителей данных материалов не обязательно совпадает с официальной позицией ООН.

Финансирование подготовки этих обучающих материалов стало возможным благодаря инициаторскому ООН-КВПНРМ проекту под названием «Укрепление потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), в рамках осуществления инициативы "Пояс и путь" посредством разработки стратегий, способствующих налаживанию транспортного сообщения в интересах достижения целей в области устойчивого развития», который финансируется субфондом по осуществлению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в рамках Целевого фонда мира и развития Организации Объединенных Наций.

СОДЕРЖАНИЕ

Модуль 1	Транспортное сообщение в глобальных программах устойчивого развития	3
Модуль 2	Транспортное сообщение в РСНВМ: состояние, достижения, основные проблемы и рекомендации	11
Модуль 3	Надежная транспортная инфраструктура — опыт и передовая практика	29
Модуль 4	Финансирование транспортного сообщения	33
Модуль 5	Улучшение нематериальной инфраструктуры для транспортного сообщения	39
Модуль 6	Оценка влияния пандемии COVID-19 на транспортное сообщение — опыт и уроки	44
Модуль 7	Сбор данных для разработки и контроля реализации политик, направленных на улучшение транспортного сообщения для выполнения Венской программы действий и достижения ЦУР	67

Модуль 1

Транспортное сообщение в глобальных программах устойчивого развития

1. Цели модуля

Цель этого модуля — повысить уровень информированности участников о важности улучшения транспортного сообщения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), для доступа к мировым рынкам и достижения целей устойчивого развития (ЦУР), современной политики в транспортной сфере и ее интеграции в стратегии развития, а также укрепления потенциала РСНВМ в области разработки и реализации политик, направленных на развитие транспортного сообщения.

2. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и транзитные страны

К группе стран РСНВМ относятся 32 государства в Южной Америке, Африке, Европе и Азии (см. Рис. 1). Их морская торговля зависит от транзита через другие страны, и в большинстве случаев соседствующие с ними транзитные государства также являются развивающимися. В мире насчитывается 34 транзитные развивающиеся страны: Алжир, Ангола, Аргентина, Бангладеш, Бенин, Бразилия, Вьетнам, Гана, Гвинея, Демократическая Республика Конго, Джибути, Индия, Иран, Камбоджа, Камерун, Кения, Китай, Кот-д’Ивуар, Мозамбик, Мьянма, Намибия, Нигерия, Пакистан, Перу, Сенегал, Сомали, Таиланд, Танзания, Того, Турция, Уругвай, Чили, Эритрея и Южно-Африканская Республика.

Рис. 1. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю



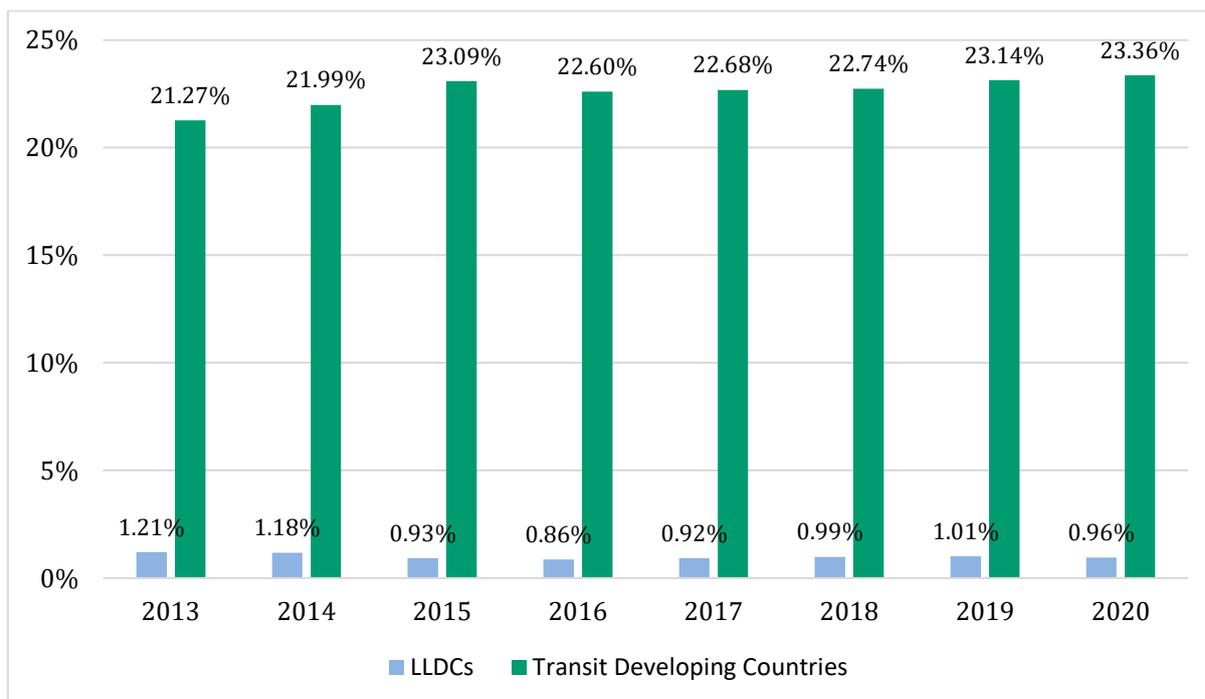
Источник: ООН-КВПНМ

3. Что такое транспортное сообщение и почему оно важно?

Понятие «сообщение» применительно к транспорту, торговле, таможенным и логистическим процессам можно определить как «наличие связей». Развитие транспортного сообщения — это ключевой способ превращения страны, не имеющей выхода к морю, в страну, связанную сухопутными маршрутами. Развитая система транспортного сообщения обеспечивает эффективную взаимосвязь различных видов транспорта и инфраструктуры, так как фрагментированность инфраструктуры и цепочек поставки приводит к увеличению денежных и временных затрат. Это особенно важно для стран, не имеющих выхода к морю, учитывая отсутствие прямого территориального доступа к морю и морским маршрутам, что затрудняет доступ на мировые рынки.

Более низкий уровень развития транспортного сообщения в РСНВМ характеризуется отсутствием взаимосвязей и неудовлетворительным обслуживанием, что приводит к увеличению торговых издержек и, соответственно, к снижению конкурентоспособности РСНВМ. Помимо этого, РСНВМ сталкиваются со множеством препятствий нефизического характера, которые усложняют пересечение границ. В результате по показателям доли в мировой торговле РСНВМ отстают в развитии по сравнению с транзитными странами (Рис. 2).

Рис. 2. Доля РСНВМ и транзитных стран в мировом экспорте товаров



Источник: UNCTADstat

Развитая система транспортного сообщения способствует повышению доступности, сокращая время в пути и транспортные расходы. Наличие надежного наземного сообщения необходимо, чтобы эффективно решать проблемы, связанные с географическим положением РСНВМ, и найти способы извлечь выгоду из удаленности и изоляции от мировых рынков.

Улучшение сообщения зависит от развития:

- физической инфраструктуры, в которую входят автомобильные и железные дороги, внутренние водные пути, воздушный транспорт и инфраструктура для интермодальных перевозок, комбинирующих различные виды транспорта с беспрепятственным перемещением с одного вида транспорта на другой;
- нематериальной инфраструктуры, а именно политик, содействия торговле и нормативно-законодательной базы.

4. Глобальные программы для устойчивого развития РСНВМ

4.1. Венская программа действий

Венская программа действий (VPoA) — это основная программа Организации Объединенных Наций, в которой обозначен план устойчивого экономического и социального развития РСНВМ на 2014–2024 гг. Цель программы — способствовать трансформации РСНВМ в страны, связанные сухопутными маршрутами, в частности посредством развития эффективных транзитных систем, повышения конкурентоспособности и укрепления регионального сотрудничества.



Таблица 1. Приоритетные направления Венской программы действий

Приоритет 1. Фундаментальные вопросы транзитной политики

Этот приоритет подчеркивает важную роль свободы транзита и транзитной инфраструктуры в предоставлении РСНВМ доступа к морю, что будет способствовать их полной интеграции в глобальную торговую систему. Основной упор делается на то, что необходимо поощрять гармонизацию, упрощение и стандартизацию правил и документации, а также в полном объеме выполнять международные конвенции по транспорту и транзитным перевозкам и двусторонние, субрегиональные и региональные соглашения. Сотрудничество между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и соседними транзитными странами в области фундаментальных вопросов транзитной политики, принятия соответствующего законодательства и правил в отношении транзита критически важно для эффективного и комплексного решения проблем трансграничной торговли и транзитных перевозок. Конкретные задачи: (i) сократить время движения по транспортным коридорам, чтобы транзитные грузы могли проходить 300–400 километров в сутки; (ii) существенно сократить простои на сухопутных пограничных пунктах; (iii) улучшить интермодальное сообщение.

Приоритет 2. Развитие и обслуживание инфраструктуры

Этот приоритет включает два направления: (i) транспортная инфраструктура и (ii) энергетическая инфраструктура и инфраструктура информационно-коммуникационных технологий. Что касается транспортной инфраструктуры, VPoA устанавливает такие конкретные задачи: значительное повышение качества дорог, в том числе увеличение доли дорог с твердым покрытием, согласно стандартам, соответствующим условиям страны; расширение и модернизация железнодорожной инфраструктуры в РСНВМ (где это применимо); создание отсутствующих в данный момент связующих звеньев в региональных автомобильных и железнодорожных транзитных транспортных сетях.

Что касается энергетической инфраструктуры и инфраструктуры информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), перед РСНВМ стоят такие задачи: расширить и по мере необходимости модернизировать инфраструктуру энергоснабжения, передачи и распределения энергии из современных и возобновляемых источников в сельских и городских районах; обеспечить широкополосный доступ в Интернет на всей территории; создавать благоприятные условия для открытого и недорогого доступа в Интернет для всех; принимать меры для преодоления «цифрового неравенства».

Приоритет 3. Международная торговля и содействие торговле

Этот приоритет включает два взаимосвязанных направления: (i) международная торговля и (ii) содействие международной торговле. Что касается международной торговли, Программа признает необходимость диверсификации структуры экспорта РСНВМ, увеличения доли в экспорте компонентов с добавленной стоимостью и собственного производства, укрепления внутрирегиональных связей и торговли, повышения производительности и конкурентоспособности, чтобы воспользоваться всеми преимуществами многосторонней торговой системы и достичь большей интеграции с мировыми рынками. Программа предусматривает четыре конкретные задачи, связанные с международной торговлей. Во-первых, существенно увеличить степень участия РСНВМ в глобальной торговле, концентрируясь на значительном увеличении экспорта; во-вторых, существенно увеличить долю в экспорте из РСНВМ компонентов собственного производства и с добавленной стоимостью; в-третьих, укрепить экономические и финансовые связи между РСНВМ и другими странами соответствующих регионов, чтобы увеличить долю РСНВМ во внутрирегиональной торговле; и, наконец, предложить государствам-участникам учитывать конкретные проблемы и потребности РСНВМ в переговорах по вопросам международной торговли.

Что касается содействия торговле, Программа ставит следующие задачи: дальнейшее упрощение, гармонизация и ускорение процедур пересечения границы и транзита и улучшение транзитной инфраструктуры и ее эффективности с целью снижения задержек в портах и на границе и соответствующих операционных расходов РСНВМ. Третья задача по содействию торговле заключается в том, чтобы все транзитные правила, формальности и процедуры для грузовых перевозок публиковались и обновлялись согласно Соглашению Всемирной торговой организации (ВТО) об упрощении процедур торговли.

Приоритет 4. Региональная интеграция и сотрудничество

Региональная интеграция, а также согласованные и гармонизированные региональные политики дают возможность улучшить транзитное транспортное сообщение и способствуют развитию внутрирегиональной торговли, обеспечению единой регуляторной политики, сотрудничества пограничных ведомств и гармонизации таможенных процедур для расширения региональных рынков. В частности, одним из важных направлений развития региональной интеграции и установления четкой согласованной региональной политики в сфере транзитных перевозок, транспорта и сопутствующих вопросах является развитие региональной инфраструктуры и создание транспортных коридоров, которые могут помочь решить проблемы, связанные с разрозненностью национальных политик в транспортной сфере. В рамках этого приоритетного направления особое внимание следует уделять развитию более глубокой и значимой региональной интеграции, предполагающей сотрудничество между странами не только в сфере торговли и содействия ей, но и в области инвестиций, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также политике, направленной на ускорение регионального промышленного развития и регионального транспортного сообщения.

Приоритет 5. Структурные экономические преобразования

В контексте достижения целей устойчивого экономического роста и ликвидации нищеты к 2024 году первостепенной задачей для РСНВМ является структурная трансформация экономики. Структурная трансформация — это процесс, который подразумевает переход от видов и секторов экономической деятельности с низкой добавленной стоимостью и низкой производительностью труда к видам и секторам с высокой добавленной стоимостью и высокой производительностью труда. Венская программа действий предусматривает выполнение таких конкретных задач: (а) увеличение добавленной стоимости в производственном и сельскохозяйственном секторах; (б) диверсификация экономики и экспорта; (в) развитие сферы услуг; (г) активное привлечение прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в секторы с высоким уровнем добавленной стоимости.

Приоритет 6. Средства осуществления

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и соседние транзитные страны должны мобилизовать внутренние и внешние ресурсы, необходимые для успешной реализации VPOA.

4.2. Цели Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР ООН)

Хотя транспорт не является предметом отдельной ЦУР, этот сектор имеет отношение ко всем 17 целям в области устойчивого развития. В таблице 2 приведены цели и задачи ЦУР, связанные с транспортным сообщением.

Таблица 2. Цели и задачи ЦУР ООН, связанные с транспортным сообщением

Цель	Задача
3. Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте	<ul style="list-style-type: none">• 3.6. К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.• 3.9. К 2030 году существенно сократить количество случаев смерти и заболевания в результате воздействия опасных химических веществ, а также загрязнения и отравления воздуха, воды и почвы.
7. Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии	<ul style="list-style-type: none">• 7.2. К 2030 году значительно увеличить долю энергии из возобновляемых источников в мировом энергетическом балансе.• 7.3. К 2030 году удвоить глобальный показатель повышения энергоэффективности.
9. Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям	<ul style="list-style-type: none">• 9.1. Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру.• 9.a. Содействовать развитию экологически устойчивой и стойкой инфраструктуры в развивающихся странах за счет увеличения финансовой, технологической и технической поддержки африканских стран, наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств.
11. Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов	<ul style="list-style-type: none">• 11.2. К 2030 году обеспечить всеобщий доступ к безопасным, недорогим, доступным и экологически устойчивым транспортным системам, что повысит безопасность дорожного движения, в частности путем расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.
13. Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями	<ul style="list-style-type: none">• 13.2. Включить меры реагирования на изменение климата в политику, стратегии и планирование на национальном уровне.
17. Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития	<ul style="list-style-type: none">• 17.14. Сделать более последовательной политику по обеспечению устойчивого развития.

5. Транспортная политика

5.1. Определение и структура

В вопросах улучшения транспортного сообщения и построения надежной транспортной инфраструктуры для достижения ЦУР важно наличие современной транспортной политики и возможностей для ее развития и реализации. Ниже приведены характеристики транспортной политики.

- Транспортная политика включает следующие компоненты: стратегия, собственно политика, цели и задачи, программа, критерии принятия решений, система планирования проектов и мероприятий, критерии оценивания.

- Составной частью транспортной политики являются данные и предложения, на которые можно опираться в принятии решений для достижения конкретных целей в отношении социально-экономических условий и окружающей среды, а также функционирования и эффективности транспортной системы. Эта политика представляет собой стратегическое руководство, платформу или дорожную карту для транспортной отрасли страны, служит точкой отсчета для министерств и ведомств в планировании с целью построения эффективной, интегрированной и устойчивой транспортной системы и обеспечивает надлежащее выделение ресурсов и участков под застройку.
- Такие политики нужны для определения целей и необходимых для их достижения действий при принятии решений. Они должны отражать видение и ценности страны и выдерживать проверку временем.
- Национальную транспортную политику следует разрабатывать при широком обсуждении, соблюдая консенсус между позицией центральной власти относительно целей и принципов политики в данном секторе, позицией органов власти нижнего уровня и мнением различных заинтересованных сторон. Проект соответствующей политики должен основываться на всесторонних технических оценках и анализе имеющихся данных, которые, кроме того, можно использовать для разработки критериев, необходимых для контроля реализации политики. Отсутствие национальной транспортной политики может привести к неправильному распределению ресурсов, хаотичной застройке и ошибкам в проектировании или к разрушению транспортной отрасли.
- При планировании в транспортной сфере необходимо подготовить и реализовать ряд мероприятий, направленных на решение конкретных проблем.

5.2. Создание транспортной политики

- Политика должна носить общий характер, тщательно прорабатываться и служить основой для более конкретных политик отдельных подсекторов.
- Для создания общей концепции полезно использовать анализ политических, экономических, социальных, технологических, правовых и экологических факторов (PESTLE), цель которого — стимулировать стратегическое мышление, задать направление для планирования и позволить принимать более весомые и обоснованные решения. Изначально этот инструмент использовался предприятиями для анализа и мониторинга факторов макросреды, влияющих на организацию, но он приобрел популярность в сфере государственного планирования. Результаты PESTLE-анализа используются для выявления возможностей и угроз в рамках анализа сильных, слабых сторон, возможностей и угроз (SWOT).
- Разновидность PESTLE-анализа, которая может применяться к транспортной политике, направленной на улучшение транспортного сообщения для достижения целей в области устойчивого развития, — анализ социальных, технических, экономических, экологических и регуляторных факторов (STEER).

S	T	E	E	R
Social	Technical	Economic	Environment	Reform
Employment	Innovation	Development	Climate Change	Integration
Health & Safety	Infrastructure	Diversification	Severance	Deconcentration
Quality of Life	Vehicles	Trade facilitation	Noise	Deregulation
Hunger	Infotech	Competitiveness	Pollution	Smart Planning
Poverty	Operations	Private Sector	Biodiversity	Management
Gender	Choice	Productivity	Land Use	Subsidies User Pays
Education	Research	Intensity	Energy	Citizens Rights

5.3. Ключевые цели политики, которые следует принять во внимание

- Реализация экономически и финансово обоснованных проектов
- Достижение оптимального баланса между разными видами транспорта
- Поддержание транспортной инфраструктуры в надлежащем (проектном) состоянии
- Повышение эффективности транспорта
- Сокращение времени в пути
- Повышение безопасности и надежности транспорта
- Минимизация воздействия транспортных средств на окружающую среду
- Содействие улучшению социально-экономического развития сельских районов
- Расширение и улучшение транспортных сетей и систем в соответствии с экономическими потребностями и возможностями, а также Национальным планом физического развития
- Максимизация синергии между транспортом и коммуникациями
- Соблюдение полного соответствия навыков должностным инструкциям в транспортном секторе
- Обеспечение актуальности нормативно-правовых актов в сфере транспорта
- Содействие работе государственных предприятий, автономных учреждений, региональных и районных советов для лучшего удовлетворения потребностей пользователей транспорта
- Внедрение корпоративной культуры предоставления транспортных услуг, а также обслуживания и эксплуатации транспортных систем
- Обеспечение участия перевозчиков и пользователей транспорта на различных уровнях регулирования работы транспортного сектора
- Полная интеграция планирования землепользования, территориального и транспортного планирования
- Приведение законодательства в соответствие с транспортной политикой
- Снижение транспортной составляющей торговых издержек
- Расширение выбора и повышение качества грузовых и пассажирских перевозок
- Повышение вовлеченности транспортной отрасли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в экономическую систему региона

Резюме ключевых аспектов

Развитая система транспортного сообщения имеет большое значение для решения проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые связаны с их географическим положением, в частности для снижения торговых издержек и увеличения торгового потенциала этих стран.

- Улучшение транспортного сообщения требует развития как физической, так и нематериальной инфраструктуры.
- Содействие развитию транспортного сообщения для достижения ЦУР должно основываться на более современном подходе, вовлекающем все заинтересованные стороны и учитывающем их различные интересы, чтобы обеспечить более надежное и устойчивое решение.

Источники

ООН-КВПНРМ, 2014 г., Венская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на 2014–2024 гг.

Модуль 2

Транспортное сообщение в РСНВМ: состояние, достижения, основные проблемы и рекомендации

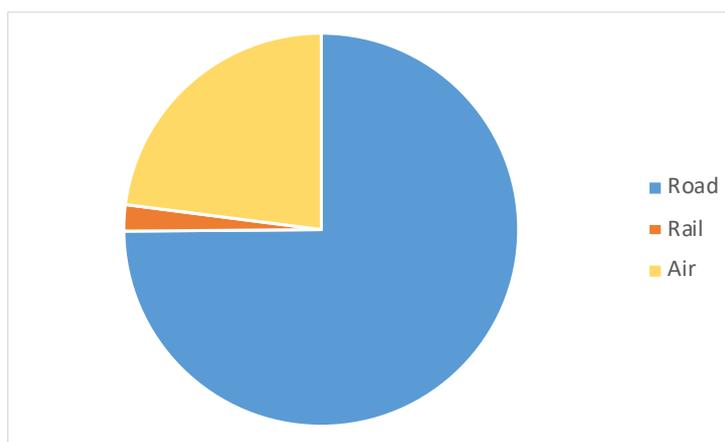
1. Цели модуля

- Информирование участников о текущем состоянии транспортной инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), и ключевых достижениях в этой области
- Рассмотрение основных проблем, с которыми сталкиваются РСНВМ и транзитные страны при устранении разрывов в транспортной инфраструктуре, чтобы улучшить транспортное сообщение, и предоставление рекомендаций по решению этих проблем

2. Инфраструктура автотранспорта

Автотранспорт — основной вид транспорта для грузовых и пассажирских перевозок. Об этом свидетельствует его наибольшая доля в объеме грузовых перевозок по сравнению с железнодорожным и воздушным транспортом (Рис. 3).

Рис. 3. Доля разных видов транспорта в грузоперевозках РСНВМ в 2017 году

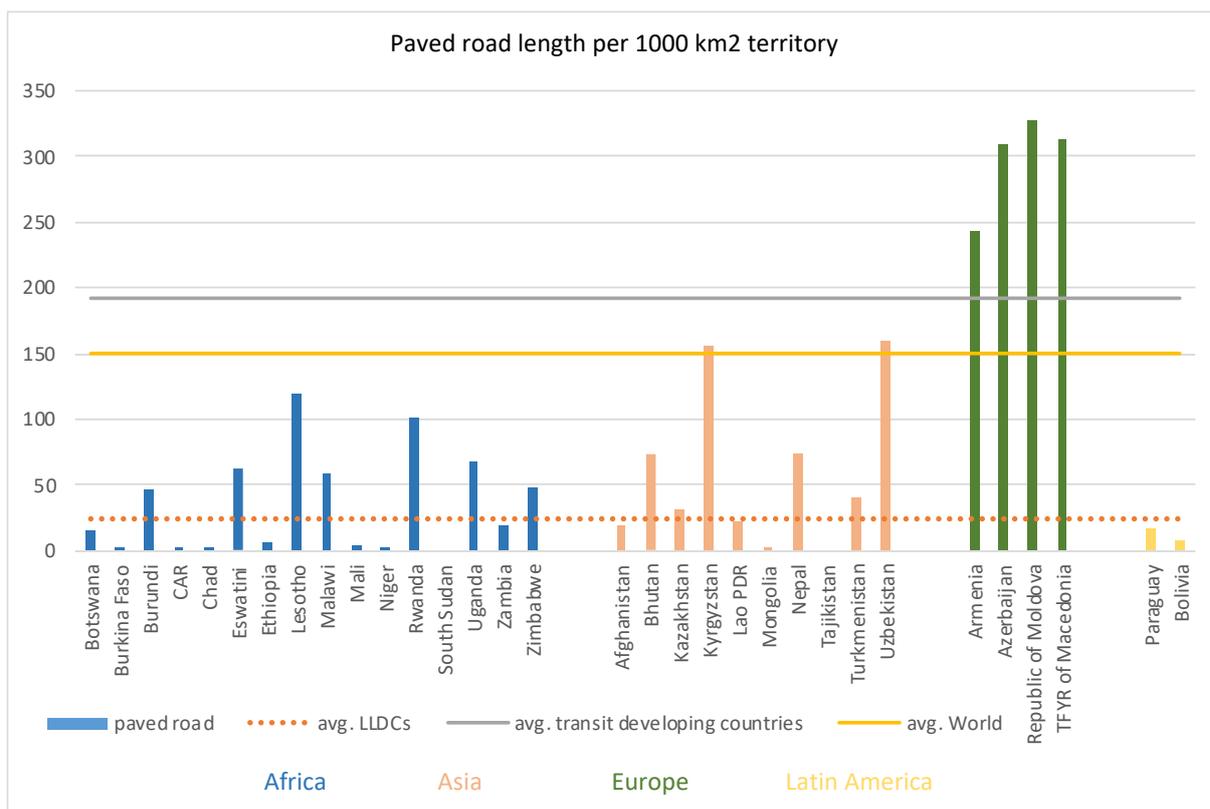


Источник: база данных показателей ЦУР ООН (<https://unstats.un.org/sdgs/indicators/database/>). Данные по состоянию на 16 февраля 2021 г. Примечание. Представлены данные без учета внутреннего водного транспорта.

2.1. Текущее состояние

Что касается качества дорожной сети, определяемого плотностью дорог с твердым покрытием, РСНВМ, как правило, имеют относительно низкие показатели по сравнению с соседними транзитными странами и отстают от среднемирового показателя (Рис. 4).

Рис. 4. Плотность дорог с твердым покрытием в РСНВМ



Источник: данные Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) (2014 г.), ООН-КВПНРМ (2019 г. [b]), ООН-КВПНРМ (2019 г. [c])

Примечание. Использованы последние имеющиеся данные за период с 2009 г. по 2015 г.

Чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, совокупно достигли среднемирового уровня плотности дорог с твердым покрытием, необходимо построить почти 200 000 км таких дорог (Таблица 3).

Таблица 3. Необходимость в дополнительных дорогах с твердым покрытием в РСНВМ

Регион	Длина дополнительных дорог (км)
Африка к югу от Сахары, восточная часть	53 900
Африка к югу от Сахары, западная часть	53 100
Восточная Азия	8300
Южная Азия	7700
Восточная Европа и Центральная Азия	57 900
Латинская Америка	15 200
Всего в РСНВМ	196 100

Источник: ООН-КВПНРМ (2018 г.)

2.2. Принимаемые меры и основные достижения

Восточноевропейские, центральноазиатские и европейские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, имеют хорошие показатели плотности дорог с твердым покрытием. Этому, безусловно, способствует участие в сети азиатских автомобильных дорог, поскольку качество инфраструктуры включено в Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог, которое направлено на повышение эффективности и развитие дорожной инфраструктуры в Азии, поддержку развития евро-азиатских транспортных связей и улучшение сообщения для стран, не имеющих выхода к морю.

В Африке региональное сообщение осуществляется с помощью Трансафриканской автомагистрали (ТАН) — сети из 10 автодорог общей протяженностью 54 120 км. Она обеспечивает прямое сообщение между столицами и сообщение африканских стран, не имеющих выхода к морю, с морскими портами. Однако во всех коридорах этой сети есть недостающие участки (Рис. 7), которые еще предстоит достроить. В рамках Программы развития инфраструктуры в Африке (PIDA) запускаются проекты по достройке недостающих участков (Таблица 4).

Таблица 4. Проекты по достройке недостающих участков сети ТАН в африканских РСНВМ

Страна	Участок линии	Коридор ТАН	Текущее состояние
Центральноафриканская Республика	Лагос — Момбаса	ТАН8	Нет данных
Чад	Нджамена — Джибути	ТАН6	Определение проекта
Нигер	Алжир — Лагос	ТАН2	Строительство
Нигер, Ливия, Нигерия	Триполи — Кейптаун	ТАН3	Нет данных

Источник: сайт PIDA (<https://www.au-pida.org/pida-projects/>). Данные по состоянию на 12 февраля 2021 г.

В Латинской Америке плотность дорог с твердым покрытием в обеих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, ниже среднего показателя для таких стран. Большинство дорог являются сезонными, и по ним нельзя проехать в период дождей. Такая ситуация приводит к прямым затратам на автомобильные перевозки. Низкие показатели латиноамериканских РСНВМ по сравнению с другими регионами свидетельствуют о важности активного участия в региональных инициативах. С их помощью можно объединить усилия и эффективно добиваться результатов.

2.3. Проблемы в развитии дорожной инфраструктуры и рекомендации

1. Достройка недостающих участков

Несмотря на то что для достройки недостающих участков принимаются меры, значительные проблемы все еще присутствуют и для создания целостной сети необходимо сделать еще многое. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо разработать инновационные национальные транспортные политики и программы, такие как создание специального дорожного фонда для финансирования содержания дорог. Дорожный фонд — это институциональный механизм, с помощью которого выбранный поток доходов предоставляется в распоряжение государственного дорожного департамента или агентства без применения стандартных бюджетных процедур и проверок (Gwilliam и Shalizi, 1996 г.). Создание дорожного фонда может существенно сократить проблемы, связанные со срывом планов и выполнением работ по обслуживанию.

Таблица 5. Дорожные фонды в отдельных африканских РСНВМ

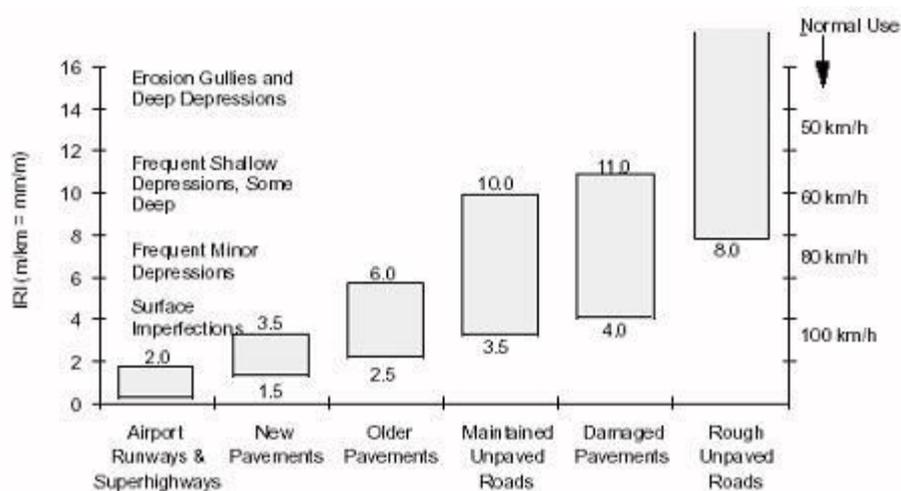
Страна	Правовая основа	Статус	Финансируемые работы
Центральноафриканская Республика	Декреты 1984 г., 1985 г. и 1992 г.	Коммунальное предприятие	Текущее и периодическое обслуживание
Чад	Закон 1993 г. и декрет 1994 г.	Банковский счет	Текущее и периодическое обслуживание
Мозамбик	Декреты 1989 г и 1990 г. с поправками, внесенными в 1993 г.	Банковский счет	- Текущее и периодическое обслуживание - Реконструкция
Руанда	Постановление 1989 г. и декрет 1990 г.	Банковский счет	Обслуживание

Источник: Всемирный банк (1995 г.)

2. Разработка надежных программ обслуживания

Ухудшение состояния дорожной инфраструктуры — результат недостаточного обслуживания. Регулярно проверять состояние дорожного покрытия с использованием международных стандартов, таких как международный показатель ровности (IRI) (Рис. 5), необходимо по двум причинам. Во-первых, это обеспечивает стандартизацию данных и возможность обмена ими между странами. Во-вторых, это может помочь странам разработать надежные программы систематического обслуживания дорог для различных сценариев. В качестве примера в Таблица 6 приведены рекомендации, используемые Генеральным директором Индонезии по вопросам автомобильных дорог для определения необходимости в обслуживании для любого сценария на основании международного показателя ровности.

Рис. 5. Шкала IRI



Источник: Elghriani и соавторы (2015 г.)

Таблица 6. Международный показатель ровности и категории обслуживания

Состояние дороги	IRI (м/км)	Вид обслуживания
Хорошее	$IRI \leq 4,0$	Текущее обслуживание
Удовлетворительное	$4,1 \leq IRI \leq 8,0$	Периодическое обслуживание
Незначительные повреждения	$8,0 \leq IRI \leq 12,0$	Ремонт дороги
Значительные повреждения	$IRI \leq 12,0$	Ремонт дороги

Источник: Simatona и соавторы (2018 г.)

3. Обеспечение гармонизации технических стандартов

Необходимо будет контролировать степень гармонизации обслуживания и эксплуатации дорог. Потребуется дальнейшая работа по осуществлению приоритетных мероприятий, таких как стандартизация загрузки транспортных средств, конструкции дорожного покрытия, указателей и правил. РСНВМ рекомендуется ратифицировать международные конвенции и соглашения, направленные на гармонизацию технических стандартов во всем регионе. Следует разработать механизмы и процедуры перевода соглашений.

3. Инфраструктура железнодорожного транспорта

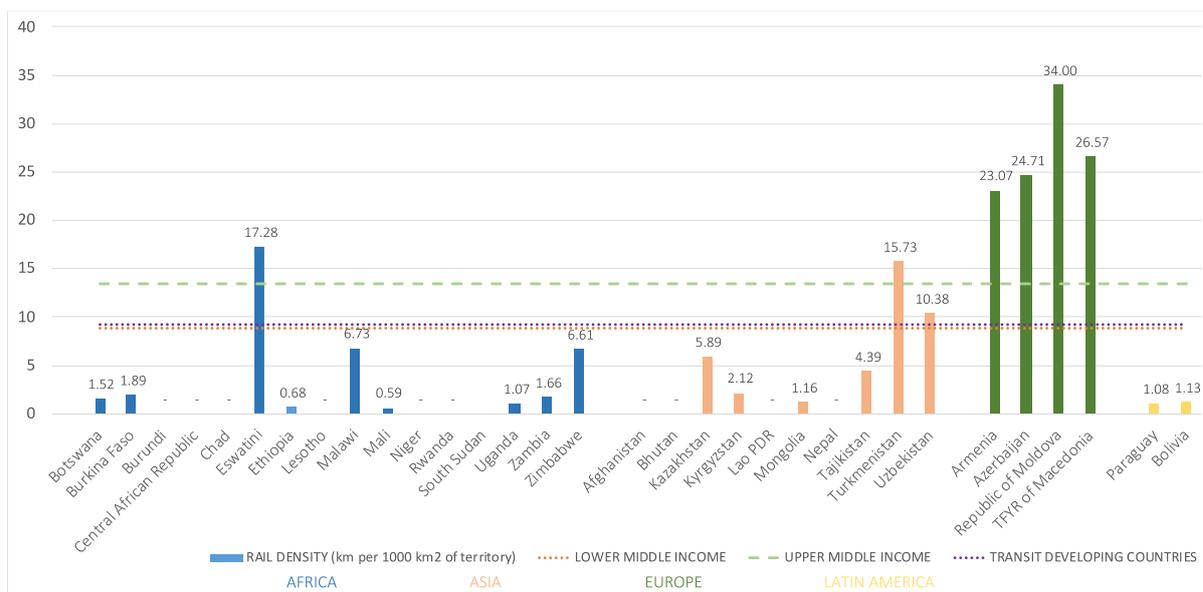
Железнодорожный транспорт является вторым преобладающим видом транспорта после автомобильного в большинстве РСНВМ. Потенциальные преимущества железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным указаны ниже.

- Более низкие тарифы, что делает его идеальным для перевозки малоценных грузов навалом развивающимися странами, не имеющими выхода к морю
- Меньшее и более стабильное общее время транспортировки благодаря меньшему количеству остановок в пути и времени ожидания на границах
- Меньшее количество задержек в пути

Текущее состояние

В европейских РСНВМ плотность железных дорог гораздо выше, чем в других регионах и в среднем в странах с доходом ниже и выше среднего уровня (Рис. 6). Несмотря на это, объем железнодорожных грузовых перевозок в этих странах очень низкий, поскольку железные дороги в них в основном используются для пассажирских перевозок (Рис. 7). В азиатских же РСНВМ, особенно в Центральной Азии, железные дороги занимают центральное место в региональной транспортной сети перевозки грузов. Общий набор технических стандартов и операционных процедур, применяемых на государственных железных дорогах стран СНГ, играет важную роль в их трансграничных железнодорожных перевозках.

Рис. 6. Плотность железных дорог



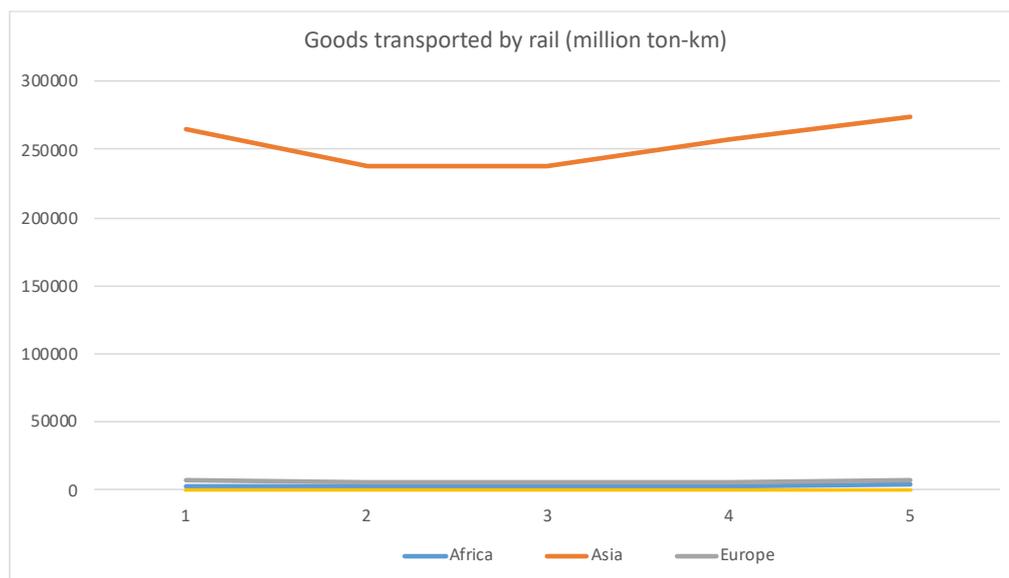
Источник: открытые данные Всемирного банка. Доступны по ссылке

<https://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.TOTL.KM> (данные по состоянию на 12 февраля 2021 г.)

и <https://data.worldbank.org/indicator/AG.SRF.TOTL.K2> (данные по состоянию на 20 января 2020 г.).

Примечание. Использованы последние имеющиеся данные за период с 2000 г. по 2019 г.

Рис. 7. Грузовые железнодорожные перевозки в РСНВМ за последние 5 лет



Источник: открытые данные Всемирного банка. Доступны по ссылке <https://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.GOOD.MT.K6>. Данные по состоянию на 12 февраля 2021 г.

Примечание.

- Используются имеющиеся данные за последние 5 лет в период с 1996 г. по 2019 г.
- Данные по Латинской Америке отсутствуют.

Принимаемые меры и основные достижения

Несмотря на то что многие азиатские РСНВМ являются странами транзита между Европой и Азией, низкая плотность железных дорог свидетельствует о незначительных инвестициях в эту инфраструктуру. 6 азиатских РСНВМ ратифицировали Межправительственное соглашение по сети трансасиатских железных дорог. Ниже приведены характеристики этой сети.

- 117 500 км в 28 странах-членах Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).
- Не достроено 10,5 % сети, что составляет 12 400 км и требует инвестиций в размере 75,6 млрд долл. США. Проекты по достройке недостающих участков в азиатских РСНВМ реализуются или завершены (Таблица 7).
- Существует проблема гармонизации ширины колеи и габаритов подвижного состава в нескольких странах.

Таблица 7. Недостающие участки сети трансасиатских железных дорог в азиатских РСНВМ

Страна	Протяженность (км)	Стоимость (млн долл. США)
Армения	316	3200
Кыргызстан	631	4100
Лаосская Народная Демократическая Республика	1328	12 782
Монголия	2484	6956
Непал	920	Нет данных

Источник: ЭСКАТО (2017 г.)

Несмотря на то что плотность железных дорог в Эсватини самая высокая среди африканских РСНВМ и выше среднего показателя для транзитных стран, в целом железнодорожная инфраструктура в Африке развивается медленно. Данные о ней приведены ниже.

- Более 26 362 км недостающих участков.
- Состояние сети ухудшается из-за недостаточного обслуживания.

В рамках PIDA запущены проекты по восстановлению и модернизации железнодорожных сетей в африканских РСНВМ.

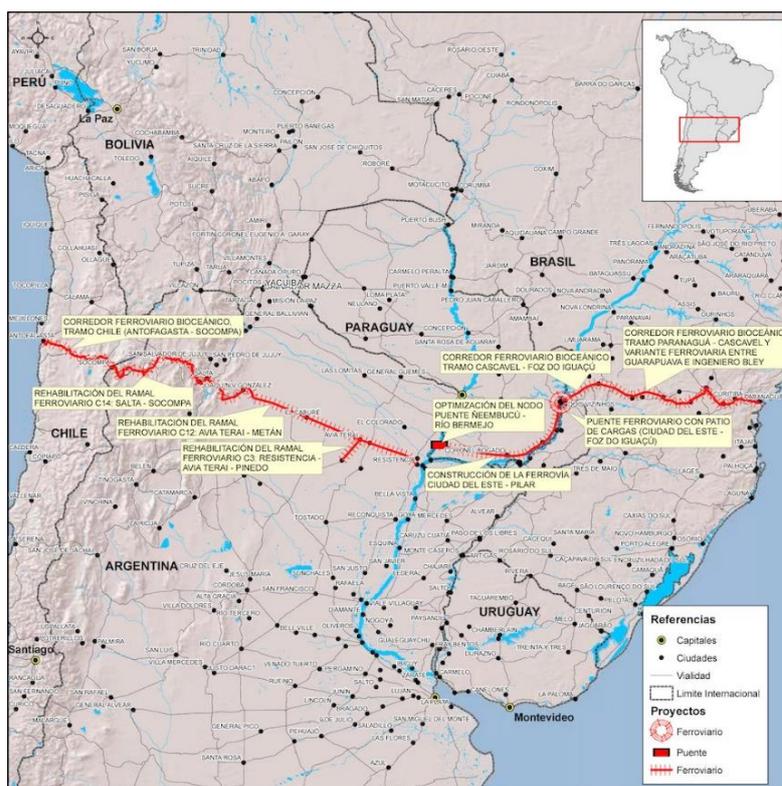
Таблица 8. Проекты развития железных дорог в африканских РСНВМ

Страна	Описание	Статус
Буркина-Фасо	Модернизация узкоколейной железной дороги протяженностью 1200 км между Абиджаном и Уагадугу	Нет данных
Бурунди	Новая высокоскоростная железная дорога из Момбасы в Южный Судан, Демократическую Республику Конго и Бурунди стоимостью 5,2 млрд долл. США (в основном будет финансироваться Китаем)	Строительство еще не начато
Чад	Строительство дороги протяженностью около 2000 км от Дуалы до Нгаундере и Нджамены	Нет данных
Мали	Модернизация малийского участка между Бамако и границей с Сенегалом протяженностью 1228 км до стандартной ширины колеи	Технико-экономическое обоснование
Руанда	Строительство железной дороги со стандартной колеей от Мирама Хиллз до Кигали (часть проекта железной дороги Момбаса — Кигали)	Структурирование проекта
Южный Судан	Новая железная дорога Джуба — Бор — Малакал — Ренки — граница Судана	Определение проекта
Уганда	Строительство железной дороги со стандартной колеей от Кампалы до Касесе (часть проекта железной дороги Момбаса — Кигали)	Структурирование проекта
	Строительство железной дороги со стандартной колеей от Касесе до Мирама Хиллз (часть проекта железной дороги Момбаса — Кигали),	Структурирование проекта
	Строительство железной дороги со стандартной колеей от Малабы до Кампалы (часть проекта железной дороги Момбаса — Кигали) протяженностью: 1084 км	Проведение тендера
	Строительство железной дороги со стандартной колеей Тороро — Гулу — Паквач (часть проекта железной дороги Момбаса — Кигали)	Структурирование проекта
Замбия	Продление железной дороги Чингола — Солвези до границы с Анголой (протяженность 536 км) в рамках транспортного коридора «Север — Юг», сочетающего различные виды транспорта	Технико-экономическое обоснование
Зимбабве	Бейра — Хараре (участок транспортных коридоров Бейра — Накала, сочетающих различные виды транспорта)	Строительство

Источник: Африканский союз (дата не указана). Сайт PIDA (<https://www.au-pida.org/pida-projects/>), данные по состоянию на 12 февраля 2021 г.

В Латинской Америке самая низкая плотность железных дорог. В Боливии и Парагвае действуют только 3000 км и 400 км железных дорог соответственно. В настоящее время изучается обоснованность строительства железнодорожного коридора между двумя океанами, который соединит Боливию с Парагваем, Бразилией и Перу (рис. 8).

Рис. 8. Железнодорожный коридор между двумя океанами



Источник: Межамериканский банк развития (IDB) (2015 г.)

Проблемы в развитии железнодорожной инфраструктуры и рекомендации

Несмотря на принимаемые меры, в РСНВМ все еще необходимо построить более 46 000 км железных дорог, чтобы достичь среднемирового уровня плотности железных дорог (Таблица 9).

Таблица 9. Необходимость в дополнительных железных дорогах в РСНВМ

Регион	Длина дополнительных дорог (км)
Африка к югу от Сахары, восточная часть	12 700
Африка к югу от Сахары, западная часть	8000
Восточная Азия	5100
Южная Азия	4700
Восточная Европа и Центральная Азия	13 900
Латинская Америка	1800
Всего в РСНВМ	46 300

Источник: ООН-КВПНМ (2018 г.)

Чтобы преодолеть этот разрыв, РСНВМ необходимо решить следующие проблемы.

1. Увеличить ассигнования на железнодорожную сеть.

Обслуживание, модернизация и восстановление железнодорожной инфраструктуры, как правило, осуществляются за счет государственных средств. РСНВМ рекомендуется принять меры по привлечению инвестиций и их максимально эффективному использованию. Этим целям можно достичь, согласуя региональные инициативы с государственными транспортными и инфраструктурными планами для обеспечения функциональной совместимости, создания непрерывных логистических цепочек и максимального увеличения добавленной стоимости. Это касается стандартов проектирования и строительства, таких как ширина колеи и габариты погрузки (которые должны соответствовать региональным или мировым техническим стандартам), а также систем железнодорожной сигнализации. Для достижения этих целей настоятельно рекомендуется членство в международных железнодорожных организациях (Организации сотрудничества железных дорог [ОСЖД] и/или Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам [ОТИФ]). Это поможет РСНВМ в комплексном решении правовых вопросов международных железнодорожных перевозок по всему континенту.

2. Уделять больше внимания планированию и экономике транспорта.

Экономика транспорта мало применяется в железнодорожном подсекторе транспортной отрасли, хотя часто используется в подсекторе автомобильных дорог. Поэтому есть все основания принять меры для развития планирования и экономики транспорта в железнодорожном подсекторе РСНВМ.

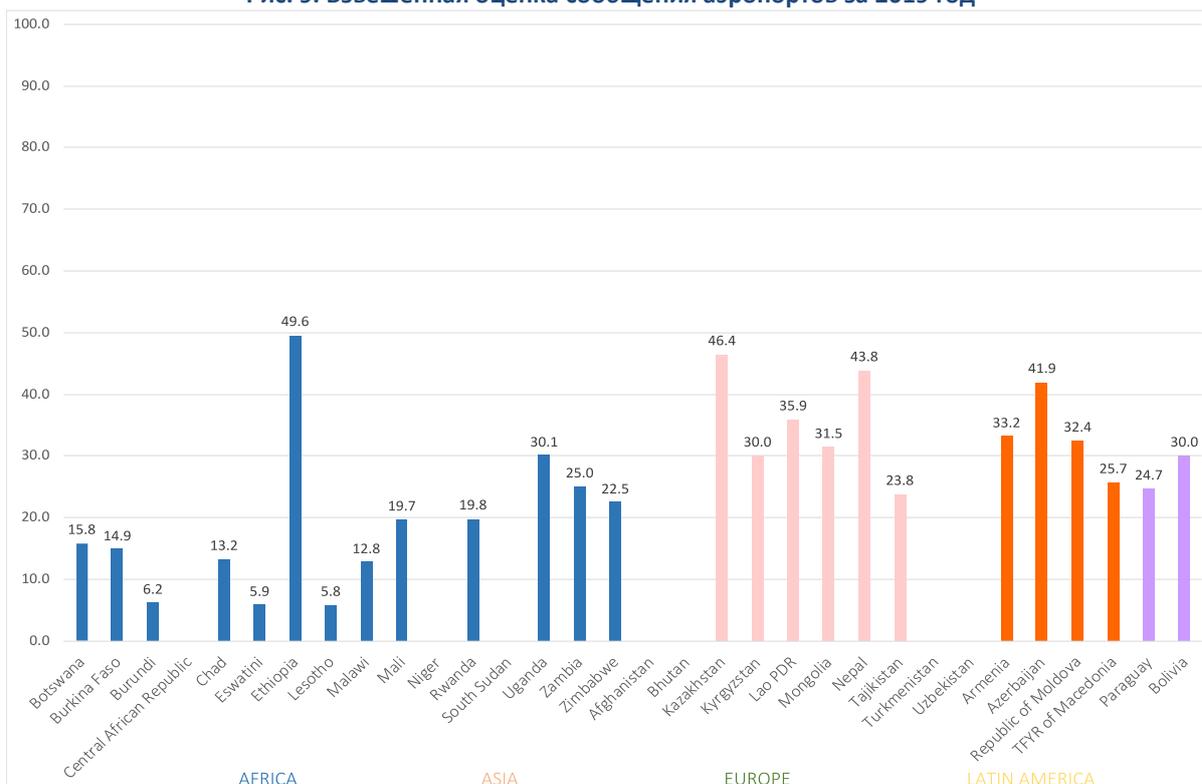
4. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Воздушный транспорт играет важнейшую роль в улучшении транспортного сообщения РСНВМ, поскольку он не зависит от границ и других препятствий, от которых зависит наземный транспорт.

Текущее состояние

Согласно показателю сообщения аэропортов Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), воздушное сообщение РСНВМ ограничено (рис. 9), поскольку большинство аэропортов в таких странах принимают ограниченное количество рейсов в неделю.

Рис. 9. Взвешенная оценка сообщения аэропортов за 2019 год



Источник: данные Всемирного экономического форума (2019 г.)

Принимаемые меры и основные достижения

В рамках создания единого африканского рынка воздушных перевозок (SAATM) Африканский союз принимает меры по дальнейшей либерализации воздушного пространства путем реализации Решения Ямусукро (Yamoussoukro Decision) — соглашения, обеспечивающего открытое воздушное пространство между большинством африканских стран. Несколько азиатских стран ввели в эксплуатацию новые международные аэропорты, что привело к увеличению объемов грузовых авиаперевозок. Латиноамериканские РСНВМ совершают меньше грузовых авиаперевозок, чем другие регионы. В основном это объясняется трудностями в привлечении финансового капитала для расширения авиационной инфраструктуры.

Проблемы в развитии воздушного сообщения и рекомендации

1. Нежелание государств-членов Африканского союза подписывать Меморандум о реализации (MoI) Решения Ямусукро из-за нецелесообразных местных процедур. Этим странам рекомендуется упростить процедуры на государственном уровне, создать государственные комитеты по внедрению и согласовать Решение Ямусукро с государственным законодательством.
2. РСНВМ сталкиваются с трудностями в привлечении финансового капитала для расширения авиационной инфраструктуры. Учитывая это, им необходимо повысить способность мобилизовать достаточные финансовые ресурсы. В первую очередь следует уделить больше внимания авиационному сектору в государственных планах развития инфраструктуры.
3. РСНВМ необходимо либерализовать услуги воздушного транспорта, подписать двусторонние соглашения, включающие права «пятой свободы» на перевозки между промежуточными пунктами или за их пределами. Особенно это касается регионов и пар стран, в которых нет надежных местных перевозчиков.

5. ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Внутренний водный транспорт может оказаться идеальным видом транспорта для РСНВМ, в частности благодаря конкурентоспособным тарифам на перевозку малоценных грузов навалом, отсутствию отрицательного воздействия на окружающую среду и меньшим инвестициям на километр по сравнению с автомобильным и железнодорожным транспортом.

Текущее состояние

В пятнадцати РСНВМ есть судоходные внутренние водные пути с различным уровнем использования.

Таблица 10. Внутренние водные пути в РСНВМ (км)

Азия		Африка		Латинская Америка	
Афганистан	1200	Бурунди		Парагвай	3442
Казахстан	4000	Центральноафриканская Республика		Боливия	5784
Кыргызстан	600	Руанда			
Лаосская Народно-Демократическая Республика	4600	Уганда			
Монголия	580				
Таджикистан	200	Европа			
Туркменистан	1300	Молдова	558		
Узбекистан	1100				

Источник: ООН-КВПНМ (2019 г. [a]; 2019 г. [b]; 2019 г. [c])

Принимаемые меры и основные достижения

- В Азии в 1995 году правительствами Камбоджи, Лаосской Народно-Демократической Республики, Таиланда и Вьетнама было подписано соглашение о создании Комиссии по реке Меконг (MRC) в качестве совместной программы по управлению общими водными ресурсами и развитию экономического потенциала реки.
- В Африке в рамках программы PIDA запущены проекты по внутренним портам и водным путям в Бурунди, Уганде и Центральноафриканской Республике.
- В Латинской Америке Боливия и Парагвай совместно с Бразилией, Аргентиной и Уругваем подписали несколько межправительственных соглашений в 1969 году (в рамках Соглашения Cuenca del Plata) о предоставлении инвестиций для выполнения работ, изучении обоснованности создания новых портов и обеспечении рационального использования рек Парагвай и Парана.

Проблемы в развитии внутреннего водного транспорта и рекомендации

- Нет полного и актуального реестра, отражающего фактическую и потенциальную пропускную способность сетей внутреннего водного транспорта. Такой реестр необходим для планирования развития этого сегмента транспортной инфраструктуры. В результате внутренний водный транспорт оказывается менее приоритетным, чем автомобильный и железнодорожный. РСНВМ рекомендуется начать создание реестра фактической и потенциальной пропускной способности своих внутренних водных путей, в частности:
 - участков, не соответствующих требованиям к региональным или международным водным путям;

- участков, соответствующих требованиям к региональным или международным водным путям, но требующих дальнейших действий по повышению пропускной способности и эффективности;
 - недостающих участков (участков, необходимых для целостности сети).
- Инвестиции, выделяемые на развитие внутреннего водного транспорта, как правило, не могут покрыть высокие первоначальные затраты на работы по углублению дна и затраты на обслуживание. На основе реестров можно определить приоритетность проектов, которые будут предложены и включены в государственные планы развития инфраструктуры и проекты региональной интеграции.
 - РСНВМ нужно подписывать двусторонние соглашения с транзитными странами, водные пути которых соединяются с их путями, в соответствии с региональными и международными правовыми документами.
 - В большинстве РСНВМ нет специализированных организаций, отвечающих за развитие водных путей, а разделение ответственности и механизмы координации являются неэффективными. РСНВМ, из которых есть судоходные водные пути, ведущие через приморские страны в море, было бы целесообразно повышать пропускную способность своих водных путей с учетом пропускной способности водных путей приморской страны.

6. СУХИЕ ПОРТЫ

Определение

Сухой порт (также называемый внутренним терминалом) — это место, удаленное от моря, которое используется в качестве логистического центра и обеспечивает доступ к одному или несколькими видами транспорта. Оно предназначено для обработки, хранения и предусмотренного законом осмотра грузов (перевозимых в процессе международной торговли), а также выполнения соответствующего таможенного контроля и формальностей.

Преимущества развития сухих портов для РСНВМ

- Большие экономические перспективы благодаря перемещению деятельности из прибрежной зоны во внутренние районы
- Повышение эффективности логистики РСНВМ
- Снижение транспортных и торговых логистических затрат, поскольку таможенное оформление может осуществляться в сухих портах, что позволяет снизить нагрузку на морские порты
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду благодаря использованию различных видов транспорта

Принимаемые меры и основные достижения

- Пять азиатских РСНВМ ратифицировали Межправительственное соглашение о «сухих портах» (2013 г.), в котором определены 44 существующих и 28 потенциальных сухих портов в 10 европейских и азиатских РСНВМ.
- Восемь африканских РСНВМ имеют сухие порты, и некоторые из них были построены в рамках программы PIDA.
- Внутренние терминалы в Латинской Америке характеризуются как речные.

Проблемы в развитии сухих портов и рекомендации

- Обеспечение финансирования для покрытия высоких первоначальных затрат на создание объекта и нехватка квалифицированной рабочей силы для управления работой сухого порта. Для решения этих проблем может быть принят принцип «строительство — эксплуатация — передача» (Build-Operate-Transfer, BOT). Этот механизм гарантирует первоначальный капитал и наличие высококвалифицированных специалистов из частного сектора. Кроме того, необходимо создать стимулы для частных операторов, включая недорогую землю и налоговые льготы.
- Определение хороших мест с надлежащей сетью автомобильных и железнодорожных перевалочных пунктов и/или внутренних водных путей. Необходимо сосредоточиться на строительстве сухих портов вдоль транспортных коридоров.
- Отсутствие координации между различными заинтересованными сторонами. В этом случае рекомендуется создать орган управления сухими портами для контроля и координации всей деятельности, связанной с эксплуатацией сухих портов и управлением ими, включая обеспечение согласованности политики.
- РСНВМ, которые не стали участниками межправительственных соглашений о сухих портах или не ратифицировали их, рекомендуется сделать это. Участие в региональных и международных соглашениях по сухим портам может повысить осведомленность лиц, определяющих политику, о преимуществах и возможностях развития сухих портов благодаря форуму обмена знаниями.

7. МОРСКИЕ ПОРТЫ

Принимаемые меры и основные достижения

Для РСНВМ может быть очень полезным наличие соглашений о сотрудничестве с транзитными странами, имеющими морские порты. Вот некоторые примеры.

- Афганистан — Индия — Иран (Чабахарское соглашение).
- Непал — Индия — Бангладеш — Китай (доступ к порту Вишакхапатнам в Индии).
- Казахстан объединил усилия с Ираном для строительства терминала в порту Бендер-Аббас, а национальная железнодорожная компания Казахстана владеет терминалом в порту Ляньюньган (Китай).
- В Африке несколько транзитных стран строят и восстанавливают свои морские порты для обслуживания РСНВМ, например Кения (порты Момбаса и Лам), Мозамбик (порты Бейра и Мапуту), Намибия (порт Уолфиш-Бей) и Танзания (порт Дар-эс-Салам).
- В Латинской Америке Парагвай и Боливия используют морские порты Уругвая, Аргентины, Бразилии, Чили и Перу.

Проблемы и рекомендации

Отсутствие морского побережья не должно мешать РСНВМ иметь заинтересованность в развитии портов, хотя этому стремлению могут мешать указанные ниже факторы.

- Отсутствие финансовых возможностей для совместного развития морских портов в принимающих странах или для того, чтобы иметь долю в портах. РСНВМ, располагающим достаточными финансовыми средствами, рекомендуется сотрудничать со своими транзитными странами в совместном развитии морских портов для получения значительных выгод. РСНВМ с недостаточными финансовыми возможностями могут начать с механизма аренды.

- Тип собственности порта (если порт на 100 % принадлежит государству, РСНВМ не могут иметь в нем долю). Для решения этой проблемы РСНВМ должны, используя политические механизмы, побудить принимающую страну приватизировать порты.

8. РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Определение

Транзитные транспортные коридоры — это особые маршруты (включающие один или несколько видов транспорта) между двумя или более странами, по которым партнеры по коридору договорились о сотрудничестве, применении и облегчении процедур и предоставлении вспомогательных услуг, а также о содействии региональной интеграции и экономическому сотрудничеству между соседними государствами.

Принимаемые меры и основные достижения

- Африка приняла концепцию коридоров в качестве механизма развития транспортных сетей, что привело к развитию хорошей дорожной и пограничной инфраструктуры таких маршрутов, как трансафриканские автомагистрали, мультимодальный транспортный коридор Дакар — Бамако — Ниамей, мультимодальный транспортный коридор «Север — Юг» и Северный мультимодальный транспортный коридор.
- В Азии основные инициативы по созданию коридоров включают проект «Евро-азиатские транспортные связи» (EATL), Программу центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) и экономические коридоры субрегиона Большого Меконга (GMS). Программа ЦАРЭС определила шесть транспортных коридоров, протяженность которых в 2020 году увеличилась до 29 350 км.
- В Европе Армения и Азербайджан являются частью транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (TRACECA), а вместе с Таджикистаном они также входят в международный транспортный коридор «Север — Юг» (INSTC).
- Активными коридорами в Латинской Америке являются Сьюдад-дель-Эсте (Парагвай) — Понта-Гросса (Бразилия) и Санта-Крус (Боливия) — Арика (Чили), а также внутренние водные пути рек Парана и Парагвай.

Проблемы и рекомендации

Успех транспортного коридора зависит от наличия физической инфраструктуры и управления коридором, обеспечивающего контроль его работы. Поэтому важно наращивать потенциал персонала по управлению коридором в следующих областях.

- Координация ролей стран-участниц и других учреждений, таких как порты, железнодорожные компании, дорожные службы, судоходные линии и другие участники логистической схемы.
- Проведение обучения для заинтересованных сторон в сфере торговли и транзита.
- Помощь странам-участницам в вопросах включения политик коридора в национальное законодательство.
- Анализ эффективности работы коридора, чтобы определять, как можно достичь целей коридора, и выявлять проблемные области. Хорошим примером является Программа измерения и мониторинга эффективности коридора (CPMM) в рамках ЦАРЭС.

Наконец, РСНВМ должны включить интегрированное и унифицированное планирование из региональных политик в свои национальные планы.

9. ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ И ИКТ-ИНФРАСТРУКТУРА

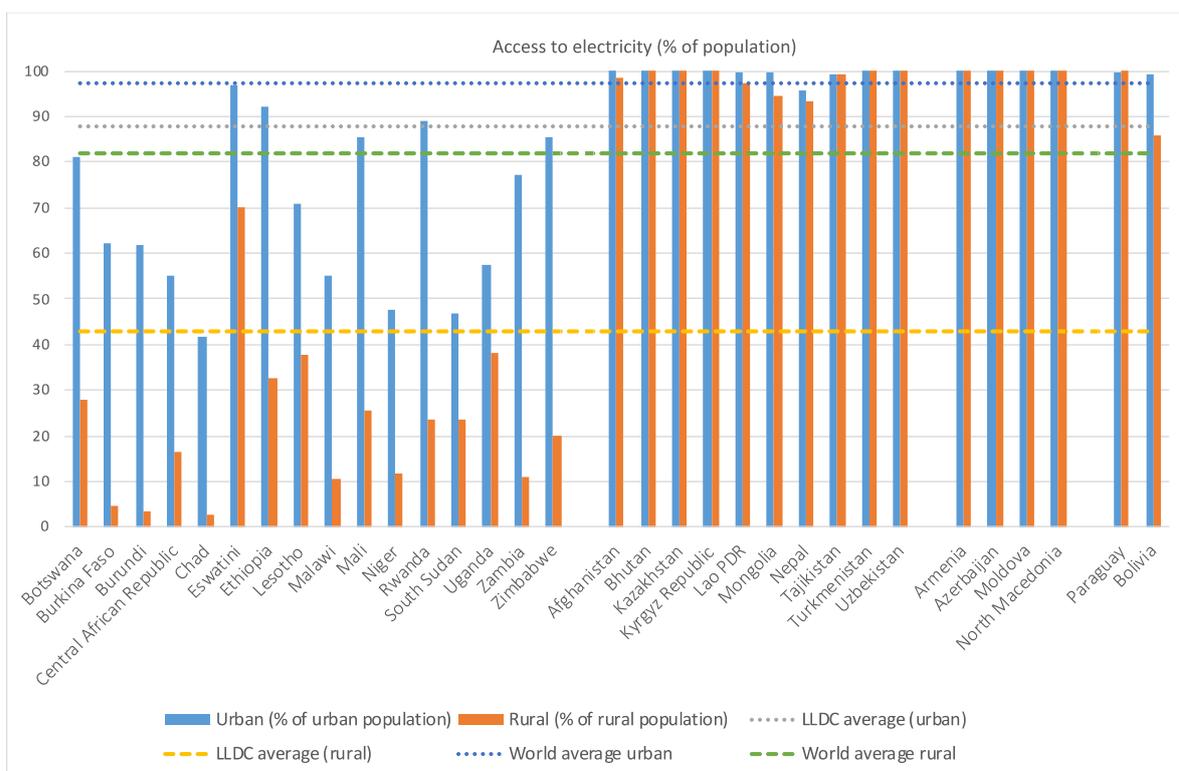
9.1. Энергетическая инфраструктура

Как указано в Венской программе действий (VPOA), энергетическая инфраструктура и доступ к недорогим, надежным и возобновляемым источникам энергии и соответствующим технологиям имеют решающее значение для развития торговли.

Принимаемые меры и основные достижения

- Европейские РСНВМ уже достигли уровня охвата электроснабжением в 100 %, а большинство азиатских и латиноамериканских РСНВМ в 2017 году почти достигли того же показателя.
- Несмотря на это, средний показатель охвата электроснабжением РСНВМ все еще отстает от среднемирового уровня из-за низкого охвата в африканских РСНВМ (Рис. 10). Для решения этой проблемы африканские региональные экономические сообщества, такие как Общий рынок Восточной и Южной Африки (КОМЕСА), Восточноафриканское сообщество (ВАС), Экономическое сообщество государств Центральной Африки (ЭСГЦА), Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС) и Сообщество развития Юга Африки (САДК), приняли ряд национальных планов по производству электроэнергии и созданию трансграничных соединительных линий в качестве региональных проектов в рамках генеральных планов под эгидой PIDA.

Рис. 10. Доступ к электричеству в 2018 году



Источник: использованы следующие данные.

- Открытые данные Всемирного банка. Доступны по ссылке <https://data.worldbank.org/indicator/EG.ELC.ACCS.UR.ZS> и <https://data.worldbank.org/indicator/EG.ELC.ACCS.RU.ZS>. Данные по состоянию на 15 февраля 2021 года.
- База данных показателей ЦУР ООН (<https://unstats.un.org/sdgs/indicators/database/>). Данные по состоянию на 3 января 2020 года.

Проблемы и рекомендации

Основная проблема, с которой сталкиваются РСНВМ при реализации проектов энергетической инфраструктуры, заключается в длительном сроке разработки и принятия решений, что приводит к медленным темпам реализации проектов и медленному увеличению доступа к электроэнергии в РСНВМ. Поэтому необходимо укреплять потенциал РСНВМ в следующих областях: планирование проектов, реструктуризация проектов с учетом всех региональных и международных инициатив, реализация и мониторинг проектов. РСНВМ рекомендуется обратиться в Управление ООН по обслуживанию проектов (ЮНОПС) за помощью в применении разработанных им инструментов для оказания содействия правительствам в оценке и улучшении их возможностей по планированию, реализации и управлению инфраструктурными системами.

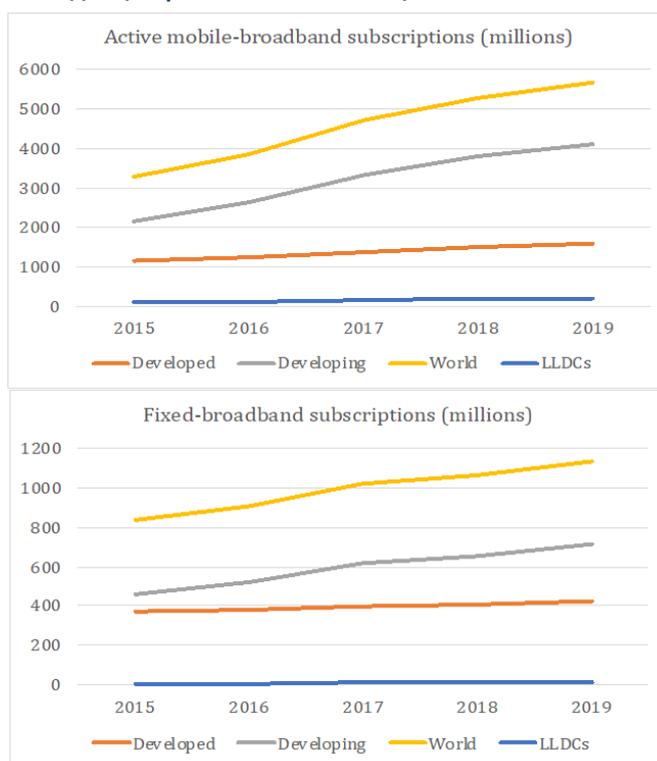
9.2. ИКТ-инфраструктура

Рассматривая вопросы сообщения, важно учитывать, что большинство услуг с добавленной стоимостью зависят в первую очередь не от автомобильных и железных дорог, а от быстрого и эффективного интернет-соединения и телекоммуникаций, которые необходимы для облегчения пересечения границ, повышения конкурентоспособности предприятий и содействия международной торговле.

Принимаемые меры и основные достижения

- РСНВМ добились прогресса в росте количества пользователей мобильной и фиксированной широкополосной связи (Рис. 11).

Рис. 11. Тенденции развития ИКТ-сообщения в РСНВМ в 2015–2019 гг.



Источник: Международный союз электросвязи (МСЭ). Данные доступны по ссылке <https://www.itu.int/en/ITU-D/Statistics/Pages/stat/default.aspx>. Данные по состоянию на 15 февраля 2021 года.

Примечание. На графиках представлены данные 16 РСНВМ (12 из Африки и 4 из Азии).

- Почти во всех европейских РСНВМ и в половине азиатских РСНВМ цены на фиксированную широкополосную связь уже ниже 5 процентов от их валового национального дохода (ВНД) на душу населения. Однако в 94 % африканских РСНВМ цены на фиксированную широкополосную связь все еще выше этого уровня.

Проблемы и рекомендации

Основной задачей, которую нужно решить РСНВМ для увеличения распространенности фиксированной широкополосной связи, является повышение ее доступности. Для решения этой проблемы РСНВМ предлагается следующее:

- сформулировать национальную политику в области широкополосной связи для улучшения доступа к международным волоконно-оптическим кабелям большой емкости и сетям с высокой пропускной способностью, а также проконтролировать, чтобы эта политика создавала благоприятные условия для привлечения инвестиций;
- обеспечить гармонизацию политики и нормативно-правовой базы на региональном уровне и национальной нормативно-правовой базы, чтобы обеспечить стабильный и высокий темп реализации проектов.

Резюме ключевых аспектов

- Недостаточность и низкое качество транспортной инфраструктуры обуславливают высокие затраты и низкую конкурентоспособность РСНВМ. Кроме того, достаточное внимание к обслуживанию инфраструктурных активов необходимо не только для предотвращения ухудшения состояния активов, но и для снижения затрат на эксплуатацию и минимизации сбоев.
- Высокая стоимость услуг ИКТ, в частности услуг фиксированной широкополосной связи, тормозит прогресс в области упрощения процедур торговли во многих РСНВМ. Снижение цен на эти услуги до уровня, соответствующего покупательной способности населения, необходимо для полного использования потенциала цифровой экономики, способствующей росту торговли и устойчивому развитию.

Источники

Африканский союз (дата не указана), Towards the African Integrated High Speed Railway Network (AIHSRN) Development.

Elghriany, Ahmed, Liu Peng, Ping Yi и Quan Yu, 2015 г., Investigation of the Effect of Pavement Roughness on Crash Rates for Rigid Pavement. *Journal of Transportation Safety & Security* 8 (2): 164–76.

ЭСКАТО, 2017 г., Building the Missing Links in the Trans-Asian Railway Network.

Gwilliam A. и Shalizi A., 1996 г., Sustainable Transport: Priorities for Policy Reform.

IDB, 2015 г., ежемесячный информационный бюллетень INTAL, июнь.

Simamora, Marsinta, Diarto Trisnoyuwono и Anastasia H. Muda, 2018 г., Model International Roughness Index vs Waktu Pada Beberapa Jalan Nasional Di Kota Kupang. *Jurnal Teknik Sipil (Juteks)* III (1): 254–58.

ЮНКТАД, 2014 г., Landlocked Developing Countries: Facts and Figures, 2014.

ООН-КВПНРМ, 2018 г., Financing Infrastructure in the Transport Sector In Landlocked Developing Countries: Trends, Challenges & Opportunities.

ООН-КВПНРМ, 2019 г. (a), Improving Transport Connectivity for LLDCs and the Status of Implementation of the Vienna Programme of Action in the Africa Region.

ООН-КВПНРМ, 2019 г. (b), Improving Transport Connectivity, International Trade and Trade Facilitation for LLDCs in Euro-Asia Region.

ООН-КВПНМ, 2019 г. (с), Mid Term Review of the Implementation of the Vienna Programme of Action for the Landlocked Developing Countries for the Decade 2014-2024 in Latin America and the Caribbean.

Всемирный банк, 1995 г., Management and Financing of Roads: An Agenda for Reform.

Всемирный экономический форум, 2019 г., The Global Competitiveness Report 2019.

Модуль 3

Надежная транспортная инфраструктура — опыт и передовая практика

1. Цели модуля

- Объяснить участникам влияние изменения климата на транспортную инфраструктуру
- Повысить осведомленность участников о необходимости разработки адаптивной политики развития транспортной инфраструктуры, учитывающей сценарии изменения климата

2. Влияние изменения климата на транспортную инфраструктуру

В развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), большинство грузоперевозок осуществляются автомобильным транспортом. Поэтому на дорожную сеть приходится наибольшая часть инфраструктурного фонда в большинстве РСНВМ. Дорожная сеть наиболее уязвима к воздействию изменения климата из-за ее плохого состояния, высокой доли грунтовых дорог и ограниченных ресурсов и технологий для адаптации. Ее повреждение приводит к большим потерям активов. Однако это не означает, что воздействие изменения климата на другие объекты инфраструктуры, такие как железные дороги, аэропорты и водные пути, можно игнорировать.

Таблица 11. Примеры влияния изменения климата на транспортный сектор

Изменение температуры	<ul style="list-style-type: none">- Плавление дорожного покрытия и искривление железнодорожных путей- Повреждение дорог из-за таяния сезонной наледи или вечной мерзлоты (ухудшение состояния дорожного покрытия)- Изменение спроса на услуги портов по мере открытия морских путей в связи с таянием арктических льдов
Повышение уровня моря	Затопление прибрежной инфраструктуры, такой как порты, автомобильные или железные дороги
Изменение характера осадков	<ul style="list-style-type: none">- Нарушение работы транспорта из-за наводнений- Нарушение работы транспорта на внутренних водных путях из-за изменения уровня воды- Увеличение частоты оползней
Изменение характера гроз, бурь, штормов	<ul style="list-style-type: none">- Повреждение таких объектов, как мосты- Нарушение работы портов и аэропортов- Рост числа несчастных случаев

Источник: Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) (2018 г. [b]);
Walker (дата не указана).

Таблица 12. Примеры размера ущерба инфраструктуре, связанного с экстремальными погодными явлениями

Страны	Погодное явление (год)	Размер ущерба транспортной инфраструктуре (млн долл. США)
Малави	Циклон «Идай» (2019 г.)	36
Мозамбик	Циклон «Идай» (2019 г.)	546
Белиз	Ураган «Кит» (2006 г.)	40
Фиджи	Наводнение (2009 г.)	28,5
Соломоновы острова	Наводнение (2014 г.)	12

Источник: Агентство США по международному развитию (USAID) (2019 г.)¹; правительство Мозамбика (2019 г.); Всемирный банк (2017 г.).

¹ <https://www.usaid.gov/cyclone-idai/fy19/fs10>

Ввиду необходимости расширения и улучшения транспортной инфраструктуры в РСНВМ при планировании транспортной инфраструктуры в этих странах и управлении ею крайне важно учитывать воздействия изменения климата. Для улучшения транспортного сообщения очень важно, чтобы транспортная инфраструктура могла предоставлять услуги в любое время.

Рис. 12. Смытый мост в Зимбабве в результате циклона «Идай»



Фото: REUTERS, Philimon Bulawayo

3. Проблемы и рациональные решения

Основные проблемы, которые необходимо решить РСНВМ при создании устойчивой к изменению климата транспортной инфраструктуры, описаны ниже.

- Это новая концепция в планировании инфраструктуры. Растущее понимание того, что инвестиции в устойчивую инфраструктуру будут экономически эффективными в долгосрочной перспективе, должно быть подкреплено анализом рентабельности, который включает оценку затрат на протяжении всего срока службы инфраструктуры, интеграцию сценариев изменения климата и количественную оценку затрат, связанных с климатом.
- На транспортную инфраструктуру выделяются ограниченные финансовые ресурсы. Чтобы решить данную проблему, первый шаг, который могут предпринять РСНВМ, — это составить список приоритетных проектов с учетом неотложности реагирования на воздействие изменения климата на функционирование транспортной инфраструктуры.
- Что касается сокращения выбросов парниковых газов в результате развития инфраструктуры, необходимо разработать закон, обязывающий институциональных инвесторов измерять и сокращать углеродные выбросы своего инвестиционного портфеля.
- РСНВМ должны работать над тем, чтобы:
 - интегрировать сценарии изменения климата в планирование и проектирование инфраструктуры, включая программы территориального планирования, перенаправляющие развитие из зон повышенного риска;
 - требовать проведения стратегической экологической оценки и оценки воздействия на окружающую среду на этапе планирования проекта;

- эффективно отслеживать состояние объектов во время эксплуатации для выявления наиболее уязвимых элементов инфраструктуры и определения приоритетности инвестиций;
- адаптировать варианты решений для каждого этапа жизненного цикла инфраструктуры (Таблица 13).

Таблица 13. Точки принятия решений по адаптации для каждого этапа жизненного цикла инфраструктуры

Этап жизненного цикла	Примеры точек принятия решений по адаптации
Политика и планирование	Местонахождение объекта Производительность объекта Проектный срок службы объекта Механизмы финансирования и распределение рисков Проектные нормы и стандарты строительства
Концептуальное проектирование	Параметры концептуального проектирования Концептуальное моделирование Инвестиционные планы
Детальное проектирование	Параметры детального проектирования Моделирование Оценка воздействия на окружающую среду Финансовая оценка Анализ рентабельности
Строительство и установка	Методы и материалы строительства
Управление объектом	Программа технического обслуживания базы объекта
Мониторинг и адаптация	Модернизация существующих объектов

Источник: Программа развития ООН (ПРООН) (2011 г.)

Поскольку большинство РСНВМ еще не имеют соответствующего опыта, им настоятельно рекомендуется присоединиться к Коалиции за устойчивую к бедствиям инфраструктуру (CDRI), новой международной коалиции, в которой участвуют различные заинтересованные стороны и целью которой является содействие обмену знаниями и оказание технической поддержки странам по внедрению устойчивой к стихийным бедствиям и изменениям климата инфраструктуры. Поскольку это новый орган сотрудничества, членство в нем даст возможность РСНВМ участвовать в формировании коалиции, играть ключевую роль в определении ее основной повестки дня и, в конечном итоге, способствовать изменениям в своих странах.

Резюме ключевых аспектов

- РСНВМ и транзитным странам необходимо создавать инфраструктуру, устойчивую к изменению и воздействию климатических условий.
- РСНВМ необходима финансовая и техническая помощь со стороны международных финансовых учреждений и организаций для поддержки в развитии описанного выше потенциала и разработке политики и стратегий по созданию устойчивой и жизнестойкой транспортной инфраструктуры.
- РСНВМ нуждаются в финансовой и технической поддержке и доступных технологиях для расширения использования низкоуглеродных видов топлива.

Источники

Baker, Chris (дата не указана), Climate Change and the Railways.

Правительство Мозамбика, 2019 г., Mozambique Cyclone Idai: Post Disaster Needs Assessment, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/documents/publication/wcms_704473.pdf.

ОЭСР, 2018 г. (b), Climate-Resilient Infrastructure, документ ОЭСР по экологической политике № 14 (декабрь).

ПРООН, 2011 г., Catalyzing Climate Finance: A Guidebook on Policy and Financing Options to Support Green, Low-Emission and Climate-Resilient Development, https://www.undp.org/content/dam/india/docs/catalyzing_climate_finance_a_guidebook_on_policy_and_financing_options_to_support_green_low_emission_and_climate_resilient_development.pdf.

Всемирный банк, 2017 г., Climate and Disaster Resilient Transport in Small Island Developing States: A Call for Action.

Модуль 4

Финансирование транспортного сообщения

1. Цели модуля

- Проинформировать участников о доступных источниках финансирования и важности мобилизации средств на развитие и обслуживание инфраструктуры из всех источников
- Объяснить участникам, какие благоприятные условия необходимы для привлечения финансирования из различных источников
- Разъяснить участникам важность разработки перспективных инфраструктурных проектов

2. Потребность в инвестициях для устранения инфраструктурного разрыва

Согласно оценкам, инвестиционные потребности для устранения инфраструктурных разрывов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), составляют от 1,4 % до 4,5 % ВВП (Таблица 14). Таким образом, для устранения этих разрывов РСНВМ потребуются все источники финансирования инфраструктуры. Однако экономические условия в большинстве РСНВМ не способствуют привлечению финансирования, о чем свидетельствуют следующие данные:

- рейтинг «Ведение бизнеса», в котором 21 РСНВМ из 190 оцениваемых стран занимает место ниже 80-го;
- индекс восприятия коррупции, в котором более 80 % РСНВМ занимают место ниже среднемирового (в нижней половине списка из 180 стран).

Таблица 14. Инвестиционные затраты на доведение автомобильной и железнодорожной инфраструктуры всех РСНВМ до мировых стандартов

Регион	Протяженность дополнительных дорог		Затраты	
	Автомобильные (км)	Железные дороги (км)	млн долл. США	% ВВП
Восточная Азия	8300	5100	37,2	4,2
Восточная Европа и Центральная Азия	57 900	13 900	171,6	1,4
Латинская Америка	15 200	1800	37,7	1,7
Южная Азия	7700	4700	34,1	3,9
Африка к югу от Сахары, восточная часть	53 900	12 700	158,5	1,9
Африка к югу от Сахары, западная часть	53 100	8000	70,3	4,5
Всего в РСНВМ	196 100	46 300	509,3	2,0

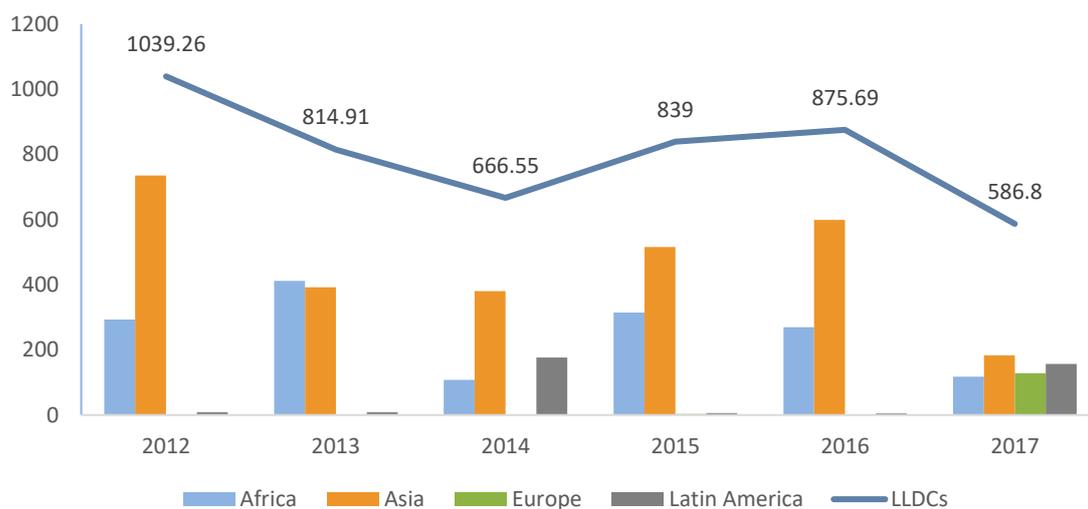
Источник: ООН-КВПНМ (2018 г.)

3. Источники финансирования инфраструктуры

3.1. Традиционные источники финансирования

- а) Внутренние ресурсы, которые включают прямые и косвенные налоги, такие как подоходный налог, топливные сборы, пошлины и транспортные сборы.
- б) Официальная помощь на цели развития (ОПР) (Рис. 13).

Рис. 13. Выплата ОПР сектору транспорта и связи в 2012–2017 гг. (млн долл. США)



Источник: статистические данные ОЭСР (<https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TABLE2A>).
Данные по состоянию на 17 февраля 2021 г.

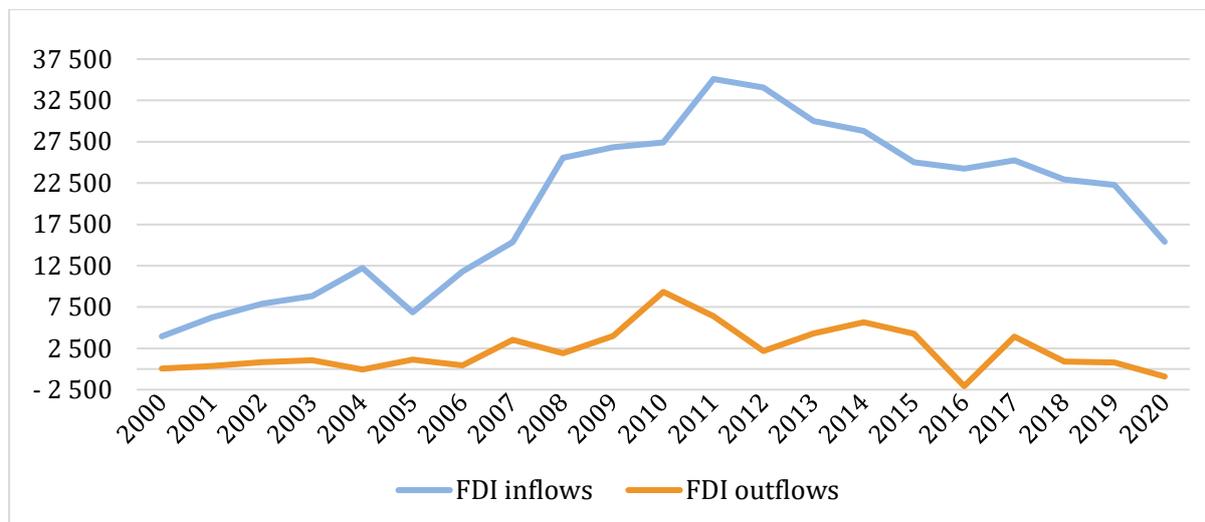
Таблица 15. Двусторонние и многосторонние потоки ОПР в РСНВМ в 2019 г.

	млн долл. США	% от общего объема полученной ОПР
США	5,6	18 %
Международная ассоциация развития	5,5	18 %
Институты ЕС	2,7	9 %
Великобритания	1,8	6 %
Япония	1,3	4 %
Германия	1,7	6 %
Глобальный фонд	1,2	4 %
Азиатский банк развития	0,9	3 %
Африканский фонд развития	0,6	2 %
Франция	1,0	3 %

Источник: собственный материал на основе статистических данных ОЭСР.
Данные доступны по ссылке <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TABLE2A#>.
Данные по состоянию на 18 февраля 2021 г.

- с) Прямые иностранные инвестиции, основанные преимущественно на принципе «строительство — владение — эксплуатация» (ВОО).

Рис. 2. Приток и отток прямых иностранных инвестиций в РСНВМ в 2000–2020 гг. (млн долл. США)



Источник: UNCTADstat. Данные доступны по ссылке

<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=96740>. Данные по состоянию на 17 февраля 2021 г.

- d) Финансирование коммерческими банками, такими как Международная финансовая корпорация (МФК), Голландский банк развития (FMO), Германская корпорация инвестиций и развития (DEG), Германский банк развития (KfW), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) и Азиатский банк развития (АзБР). Проект модернизации железнодорожной линии Эфиопия — Джибути протяженностью 753 км является лучшим примером инфраструктуры, финансируемой совместно правительством и коммерческим банком. Стоимость эфиопского участка линии составляет 3,4 млрд долл. США, 70 % из которых предоставил Экспортно-импортный банк Китая, а 30 % — правительство Эфиопии.
- e) Государственно-частное партнерство (ГЧП).

Существуют различные механизмы ГЧП, такие как «строительство — эксплуатация — передача» (ВООТ), «строительство — владение — эксплуатация — передача» (ВООТ), «аренда — восстановление — эксплуатация — передача» (LROT), «строительство — передача — аренда» (ВТЛ) и совместные предприятия (СП). Преимуществом ГЧП является то, что инвестиции в инфраструктуру и услуги могут быть осуществлены быстро и в соответствии с установленными стандартами, при этом не требуя больших государственных капитальных затрат.

Вот несколько примеров ГЧП в РСНВМ.

- Африка: железнодорожная линия «Сена» (Мозамбик) и железная дорога Кения — Уганда
- Азия: железная дорога Шар — Оскемен (Казахстан)
- Европа: концессия на аэропорты Скопье и Охрид (Северная Македония)
- Латинская Америка: концессия на аэропорт Боливии

3.2. Инновационные источники финансирования

- a) Пенсионные фонды и страховые резервы
Это относительно новая область для финансирования инфраструктуры, основной проблемой которой является необходимость обеспечения хорошей доходности фондов. Соответствующие усилия предпринимаются в Африке, где участники Нового партнерства для развития Африки (НЕПАД) инициировали в 2017 году программу 5 % Agenda (Повестка 5 %), направленную на увеличение владельцами африканских активов ассигнований на африканскую инфраструктуру с текущего низкого уровня около 1,5 % от их активов под управлением (AUM) до внушительных 5 % AUM путем совместной работы с пенсионными фондами и фондами национального благосостояния.
- b) Сотрудничество Юг-Юг и треугольное сотрудничество
Здесь речь идет об участии развивающихся стран во взаимовыгодной деятельности на основе солидарности, самопомощи и опоры на собственные силы. Примерами институтов Юг-Юг являются Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АИИВ) и китайская инициатива «Один пояс — один путь».
- c) Конкретные инициативы
Общая обеспокоенность дефицитом инфраструктуры в РСНВМ привела к росту числа инициатив на региональном уровне, таких как следующие.
- Африка: Программа развития инфраструктуры в Африке (PIDA) и Africa50 (инфраструктурная инвестиционная платформа, продвигаемая Африканским банком развития [АФБР] и направленная на ускорение подготовки и финансирования проектов на континенте)
 - Азия: ASEAN Connectivity 2025 (генеральный план обеспечения коммуникаций стран Ассоциации государств Юго-Восточной Азии [АСЕАН]) и Инвестиционный фонд для стран Центральной Азии (IFCA)
 - Латинская Америка: программа интеграции региональной инфраструктуры Южной Америки (IIRSA)
- d) Финансирование деятельности, связанной с изменением климата
Данный тип финансирования предоставляется международными институтами, чтобы поддержать РСНВМ в развитии устойчивой и жизнеспособной транспортной инфраструктуры, содействовать экономическому росту и достижению целей в области устойчивого развития (ЦУР) через следующие инвестиционные каналы: двусторонние каналы (например, Международная климатическая инициатива Германии), многосторонние каналы (например, Климатический инвестиционный фонд Всемирного банка), Глобальный экологический фонд (ГЭФ), Адаптационный фонд (АФ), Зеленый климатический фонд (ЗКФ).

Таблица 16. Транспортные проекты трстового фонда ЗКФ в РСНВМ

Страна	Название	Период пополнения	Грант/софинансирование (долл. США)	Организации, осуществляющие проект
Армения, Азербайджан, Бангладеш, Бразилия, Вьетнам, Грузия, Индия, Кот-д'Ивуар, Китай, Коста-Рика, Маврикий, Мексика, Перу, Российская Федерация, Северная Македония, Уругвай, Филиппины, Черногория, Ямайка	Стабилизация выбросов парниковых газов от автомобильного транспорта путем удвоения глобальной топливной экономичности транспортных средств: реализация Глобальной инициативы по экономии топлива на региональном уровне	2010–2014 гг.	2 261 819 / 9 203 606	Программа ООН по окружающей среде (ЮНЕП)
Бангладеш, Китай, Монголия	Азиатская программа устойчивого транспорта и городского развития	2010–2014 гг.	0 / 153 842 000	Азиатский банк развития (АзБР)
Бутан	Устойчивые городские транспортные системы с низким уровнем выбросов в Бутане	2014–2018 гг.	2 639 726 / 10 318 000	Программа развития ООН (ПРООН)
Ботсвана	Внедрение немоторизованных транспортных средств в г. Габорон	2002–2006 гг.	891 630 / 0	ПРООН
Буркина-Фасо	Смена видов транспорта в Уагадугу	2006–2010 гг.	909 000 / 3 590 000	Всемирный банк
Кения, Уганда, Эфиопия	Продвижение устойчивых транспортных решений для Восточной Африки	2006–2010 гг.	2 850 000 / 4 335 000	ЮНЕП
Казахстан	Устойчивый транспорт в г. Алматы	2006–2010 гг.	4 886 000 / 76 526 000	ПРООН
Лаосская Народно-Демократическая Республика	Проект устойчивого городского транспорта Вьентьяна	2014–2018 гг.	1 840 000 / 76 450 000	АзБР
Монголия	Программа инвестиций в развитие городского транспорта Монголии	2010–2014 гг.	1 389 000 / 76 900 000	АзБР
Непал	Проект устойчивого городского транспорта Катманду	2006–2010 гг.	2 520 000 / 27 900 000	АзБР
Региональный проект	Методологии оценки выбросов парниковых газов общественным транспортом	2006–2010 гг.	1 000 000 / 1 000 000	АзБР
Таджикистан	Поддержка устойчивого управления транспортом в г. Душанбе	2006–2010 гг.	970 000 / 5 861 127	ПРООН

Источник: <https://www.thegef.org/projects>

4. Проблемы и пути их решения

- Одна из ключевых проблем, с которыми сталкиваются РСНВМ, — отсутствие устойчивого плана обслуживания инфраструктуры. Учитывая это, необходимо развивать внутренние ресурсы и выделять ассигнования в конкретные дорожные фонды.
- Важно повысить институциональный потенциал РСНВМ для реализации проектов ГЧП и развития необходимых навыков ведения переговоров, торговли и коммуникации. Прежде всего необходимо разработать законы о ГЧП. Они придадут государственным должностным лицам уверенность в необходимости внедрения ГЧП, зафиксируют обязательства правительства и механизмы передачи риска.
- Для внутренних водных путей, которые многосторонние банки развития и двусторонние доноры пока не считают важной частью транспортной инфраструктуры, большое значение имеет ГЧП со значительными государственными инвестициями и надежными гарантиями для частных инвесторов.
- РСНВМ должны разработать соответствующие реформы государственной и региональной нормативно-правовой базы. Это создаст благоприятные условия для инвестирования частными компаниями в крупномасштабные инфраструктурные проекты в РСНВМ. Речь идет, в частности, об улучшении индекса легкости ведения бизнеса, индекса восприятия коррупции и других значимых международных показателей.
- Еще одна проблема — отсутствие перспективных инфраструктурных проектов в РСНВМ, что затрудняет привлечение инвестиций со стороны коммерческих банков, пенсионных фондов и страховых резервов. Для решения этой проблемы РСНВМ (при поддержке многосторонних банков развития и других международных и региональных учреждений) должны развивать возможности разработки перспективных инфраструктурных проектов, отвечающих требованиям инвесторов. Первое, что нужно сделать, — разработать долгосрочный план развития государственной транспортной инфраструктуры, необходимый для обеспечения портфеля разрабатываемых проектов.
- Развитию сотрудничества Юг-Юг препятствует отсутствие у РСНВМ институционального потенциала для управления настолько комплексным сотрудничеством. Необходимо усилить поддержку со стороны международных организаций.

Резюме ключевых аспектов

- Чтобы поднять транспортную инфраструктуру РСНВМ на уровень мировых стандартов, требуются огромные инвестиции. Поэтому необходимо привлекать финансирование из многих источников.
- Улучшение правовой среды в РСНВМ необходимо для обеспечения гарантий потенциальным инвесторам.
- Для мобилизации средств важное значение имеет разработка перспективных инфраструктурных проектов.

Модуль 5

Улучшение нематериальной инфраструктуры для транспортного сообщения

1. Цели модуля

- Проинформировать участников о важности решения проблем нематериальной инфраструктуры для улучшения транспортного сообщения
- Разъяснить участникам, что нематериальная инфраструктура связана с реформами политики и нормативно-правовой базы, необходимыми для ускорения движения по транспортным коридорам, и требует большей согласованности и более тесного сотрудничества между различными заинтересованными сторонами в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), а также с транзитными странами

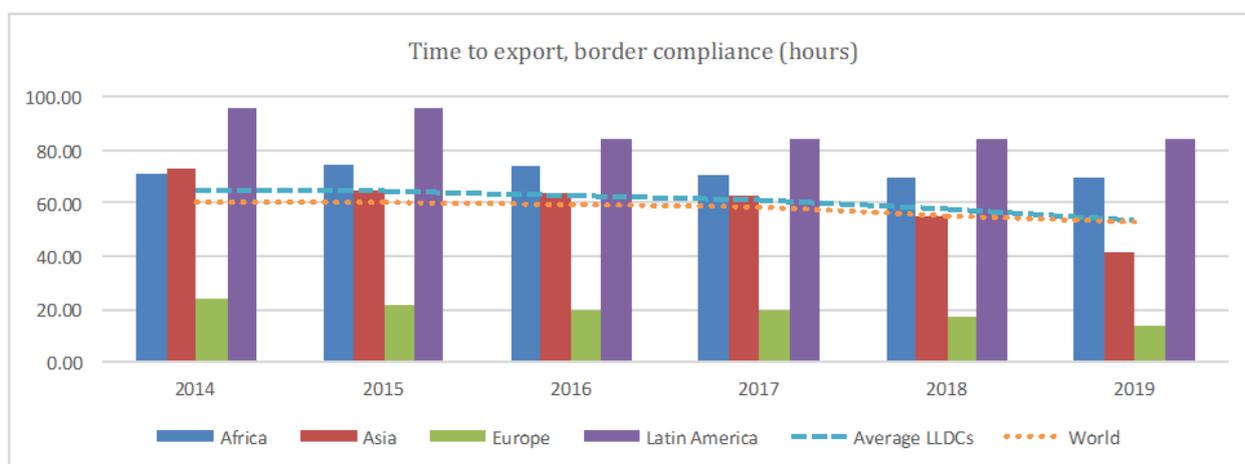
2. Упрощение процедур торговли

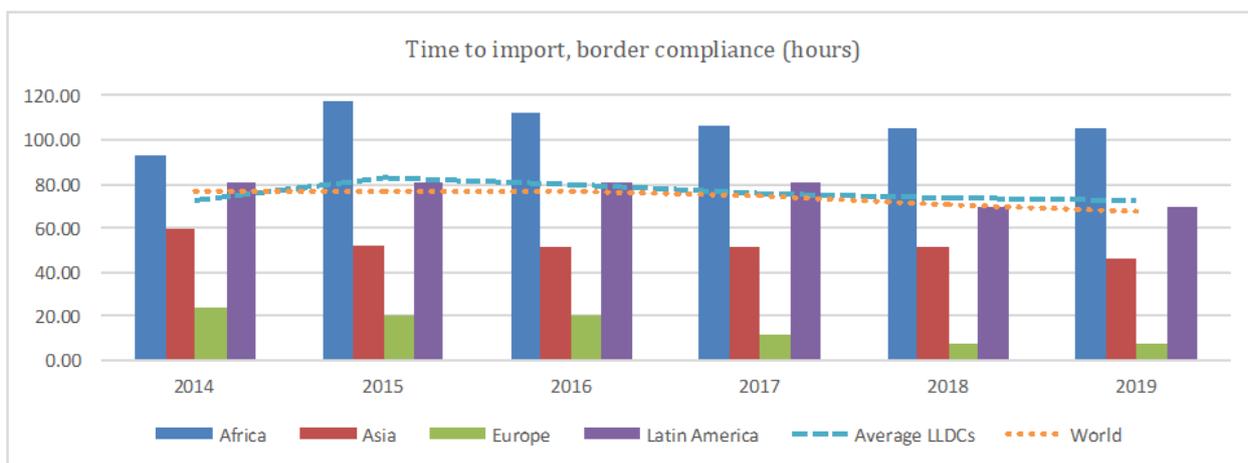
Под упрощением процедур торговли понимается содействие эффективному перемещению товаров через границы за счет оптимизации административных процедур, гармонизации и стандартизации правил и документации, а также упрощения пограничного контроля и процедур.

Прозрачность также является одним из ключевых аспектов упрощения процедур торговли. Она способствует открытости, помогающей повысить предсказуемость торговых операций.

Азиатские и европейские РСНВМ успешно сократили время на экспорт и импорт даже ниже среднего мирового показателя (Рис. 14).

Рис. 14. Время на экспорт и импорт (выполнение процедур для пересечения границы) в РСНВМ

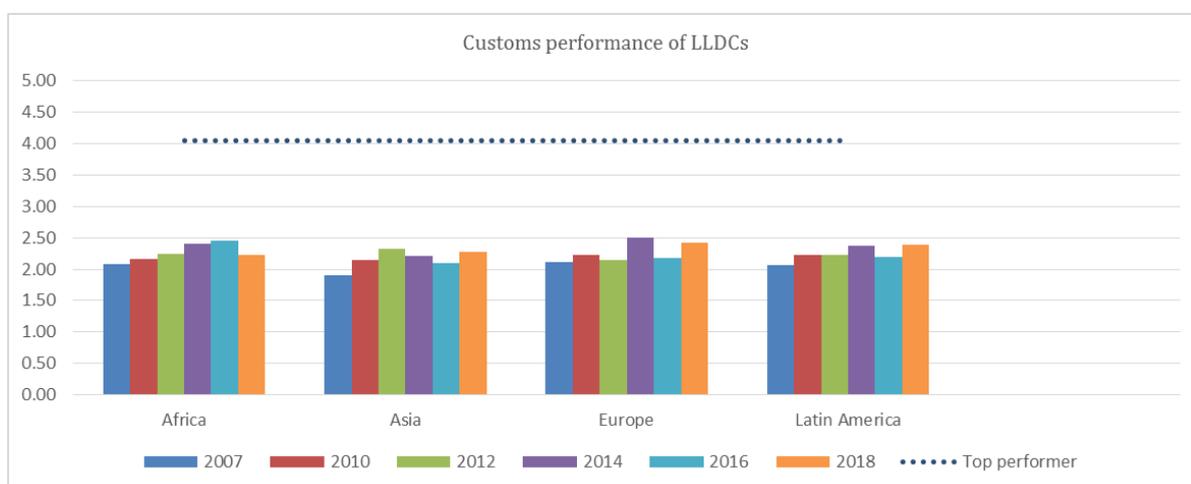




Источник: открытые данные Всемирного банка. Доступны по ссылке <https://data.worldbank.org/indicator/IC.EXP.TMBC> и <https://data.worldbank.org/indicator/IC.IMP>. Данные по состоянию на 17 февраля 2021 г.

Однако эффективность процедур управления таможенным и пограничным контролем в РСНВМ все еще необходимо повышать (Рис. 15).

Рис. 15. Эффективность работы таможни на основе данных индекса эффективности логистики (LPI) в 2007–2018 гг.



Источник: сводный индекс эффективности логистики в 2012–2018 гг., рассчитанный Всемирным банком.

2.1. Основные достижения в упрощении процедур торговли

Пограничный пункт «одной остановки» (OSBP)

- Пограничный пункт «одной остановки» Чирунду между Замбией и Зимбабве: время задержек на границе сократилось с нескольких дней до нескольких часов.
- Пограничный пункт «одной остановки» Русумо между Руандой и Танзанией: сократилось время выполнения процедур по пересечению границ.
- Пограничный пункт «одной остановки» Дансаван между Лаосской Народно-Демократической Республикой и Вьетнамом: сократилось время оформления грузов с 4 часов до 70–80 минут (ожидается дальнейшее сокращение до 30 минут) и легковых автомобилей с 2 часов до 30 минут (ожидается дальнейшее сокращение до 10 минут).

«Единое окно»

Азиатские и европейские РСНВМ наиболее активно внедряют механизм «единого окна» (таблица 1). Большинство азиатских РСНВМ участвуют в Программе центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), предусматривающей внедрение совместного таможенного контроля, частью чего являются проекты по развитию механизма «единого окна». Например, в Азербайджане, где механизм «единого окна» реализуется с 2009 года, время пересечения границы сократилось со 180 до 20 минут. Африканские РСНВМ наименее активно внедряют механизм «единого окна». Скорее всего, это объясняется высокими ценами на широкополосную связь в регионе.

Таблица 17. РСНВМ, внедряющие механизм «единого окна»

Регион	Количество стран	% от общего числа РСНВМ
Африка	4	25 %
Азия	9	90 %
Европа	3	75 %
Латинская Америка	1	50 %
Всего	16	50 %

Источник: скомпилировано из различных источников.

Автоматизация таможенных процедур

Почти все РСНВМ автоматизировали таможенные системы, но находятся на разных этапах внедрения решения. В Африке большинство РСНВМ внедрили автоматизированную систему обработки таможенных данных ASYCUDA, в то время как РСНВМ в Латинской Америке внедрили систему SINTIA (Sistema Informático de Seguimiento de los Tránsitos en el MERCOSUR). Один из примеров самого успешного внедрения — Налоговое управление Зимбабве, которое перешло на систему ASYCUDA World в 2018 году. Это ускорило процесс оформления грузов в пунктах ввоза, упростило сбор торговых статистических данных и увеличило государственные доходы на 44 % по сравнению с предыдущим годом.

2.2. Правовая база

Соглашение Всемирной торговой организации (ВТО) об упрощении процедур торговли (ТФА)

- 26 из 32 РСНВМ являются членами ВТО. Все они ратифицировали Соглашение об упрощении процедур торговли, но находятся на разных стадиях его реализации. В среднем РСНВМ сообщили о реализации 35 %, 27 % и 39 % обязательств в рамках Соглашения об упрощении процедур торговли, относящихся к категориям А, В и С соответственно. Меры из категории С, о принятии которых чаще всего сообщают РСНВМ: доступность информации через Интернет (статья 1.2), информационные центры (статья 1.3), процедуры проверок (статья 5.3), управление рисками (статья 7.4), меры по упрощению процедур торговли для уполномоченных операторов (статья 7.7) и сотрудничество пограничных органов (статья 8).
- Результаты, к которым приведет реализация Соглашения об упрощении процедур торговли:
 - торговые издержки снизятся на 12,5–17,5 %;
 - две трети дохода в размере 1 трлн долл. США от расширения торговли в результате реализации Соглашения получат развивающиеся страны;
 - сократится время, затрачиваемое на импорт (на 47 %) и экспорт (на 91 %).

Транспортные соглашения и конвенции Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН)

ЕЭК ООН регулирует более 50 международных транспортных соглашений и конвенций, которые помогли достичь высокого уровня эффективности, безопасности, экологичности и устойчивости в транспортной сфере, гармонизируя государственные нормативные акты во многих регионах. Несмотря на важность и преимущества этих соглашений, многие РСНВМ еще не ратифицировали их.

Таблица 18. Стадия ратификации конвенций ЕЭК ООН по облегчению пересечения границ

Конвенция	РСНВМ				Всего
	Африка	Азия	Европа	Латинская Америка	
Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1975 г., вступившая в силу 20 марта 1978 г.	0	7	4	0	11
Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женевская конвенция) 1982 г., вступившая в силу 15 октября 1985 г.	1	7	0	0	8
Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 г.	1	3	3	0	7
Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 г.	1	6	4	0	11
Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г.	0	6	4	0	10
Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств 1956 г.	0	3	3	0	6
Всего	2	32	18	0	

Источник: Организация Объединенных Наций (<https://treaties.un.org>). Данные по состоянию на 29 ноября 2019 г.

Пересмотренная Киотская конвенция

Это главная таможенная конвенция по вопросам содействия торговле, разработанная Всемирной таможенной организацией и призванная гармонизировать и упростить таможенные процедуры. Только 19 РСНВМ ратифицировали эту конвенцию (12 РСНВМ из Африки и 7 из Азии).

Региональные и субрегиональные соглашения

Чтобы развивать партнерские связи с транзитными странами, РСНВМ крайне важно быть интегрированными в региональную экономику. РСНВМ активнее участвует в региональных соглашениях о торговле, чем в международных конвенциях по транспорту и транзиту.

3. Рекомендации

- РСНВМ, которые еще не ратифицировали конвенции и соглашения, облегчающие процедуры пересечения границ, рекомендуется сделать это. Отсутствие ратификации может рассматриваться инвесторами как коммерческий риск.
- Чтобы получить помощь в вопросах толкования соглашения или конвенции, понимания их преимуществ, внесения соответствующих изменений в национальное законодательство и содействия в имплементации, РСНВМ должны обращаться к международному органу, в ведении которого находится конкретное соглашение (конвенция).
- Мероприятия, разработанные в рамках политики упрощения процедур трансграничной торговли, должны иметь стабильную политическую поддержку со стороны правительства, учитывать интересы частного сектора и доноров.
- ООН-КВПНРМ и другие задействованные международные организации должны способствовать обмену информацией о мировых передовых практиках.

Резюме ключевых аспектов

- Создание координированных систем пограничного управления и укрепление сотрудничества между странами, имеющими общие границы, доказало свою эффективность для сокращения времени простоя на границе.
- Имплементация международных соглашений — это один из основных путей содействия ускорению, удешевлению перевозок и повышению их эффективности.
- Участие в региональных инициативах играет большую роль в упрощении процедур торговли, так как это способствует налаживанию партнерских связей и обмену информацией между РСНВМ, а также с транзитными странами.
- Чтобы облегчить имплементацию соглашений и конвенций, РСНВМ и транзитным странам необходима расширенная поддержка.

Модуль 6

Оценка влияния пандемии COVID-19 на транспортное сообщение — опыт и уроки

1. Основные задачи модуля

- Представить участникам эмпирические доказательства влияния пандемии COVID-19 на транспортное сообщение РСНВМ
- Научить участников, как повысить готовность РСНВМ к чрезвычайным ситуациям и пандемиям в будущем

2. Введение

Пандемия COVID-19 оказывает большое влияние на мировую систему здравоохранения и внесла существенный разлад в мировую экономику. Уже прошло больше года после вспышки вирусной инфекции, и теперь очевидно, что транспортный сектор серьезно пострадал. Перед угрозой эпидемии практически все страны закрыли свои сухопутные, воздушные и морские границы, чтобы предотвратить распространение вируса. Были введены ограничения на перемещение, что стало причиной финансовой нестабильности транспортных компаний и операторов, особенно если их бизнес-модель в значительной мере ориентирована на пассажирские перевозки.

Кроме того, во многих странах этот кризис влияет на развитие транспортной инфраструктуры, поскольку обязательные меры по физическому дистанцированию не всегда выполнимы на строительных площадках. Несмотря на то что многие страны возобновили инфраструктурные проекты в начале третьего квартала 2020 года, обязав рабочих соблюдать меры безопасности, процесс шел медленно из-за перебоев с поставками материалов. Однако следует отметить, что факторы, которые приводят к задержкам в реализации проектов, имеют временный характер. По информации Всемирного банка², более 250 инфраструктурных проектов (не только в сфере транспорта) в развивающихся странах были отложены или прекращены. Количество проектов, которые столкнулись с проблемами, достигло максимума в апреле — мае 2020 года и в дальнейшем снижалось. По состоянию на ноябрь 2020 года работа возобновилась почти на 20 % прерванных проектов. Это указывает на то, что можно ожидать дальнейшего улучшения ситуации, если эффективнее бороться с пандемией. С другой стороны, многие страны решили отложить (второстепенные) или сократить проекты по развитию физической инфраструктуры из-за значительного снижения поступлений от дорожных сборов и опасений по поводу того, что количество авиапассажиров до 2023 года не достигнет уровня, имевшего место до пандемии.

² <https://blogs.worldbank.org/ppps/what-can-ai-tell-us-about-covid-19s-impact-infrastructure>

Упрощение процедур трансграничных операций

На начальном этапе пандемии COVID-19 многие страны вводили разнообразные ограничения на трансграничные и транзитные грузоперевозки. Эти ограничения, наряду с дополнительными проверками и сокращением времени работы пунктов пропуска на границах, сыграли свою роль в увеличении транзитных издержек и времени на транзит. Добавим к этому существующие и в обычных обстоятельствах проблемы, связанные с особенностями географического положения РСНВМ и сложностью доступа к международным рынкам. Введение транзитными странами ограничений на пересечение границы повлияло на графики поставок и доступность товаров повседневного спроса в РСНВМ, поскольку базовые потребности в большинстве РСНВМ удовлетворялись за счет импорта.

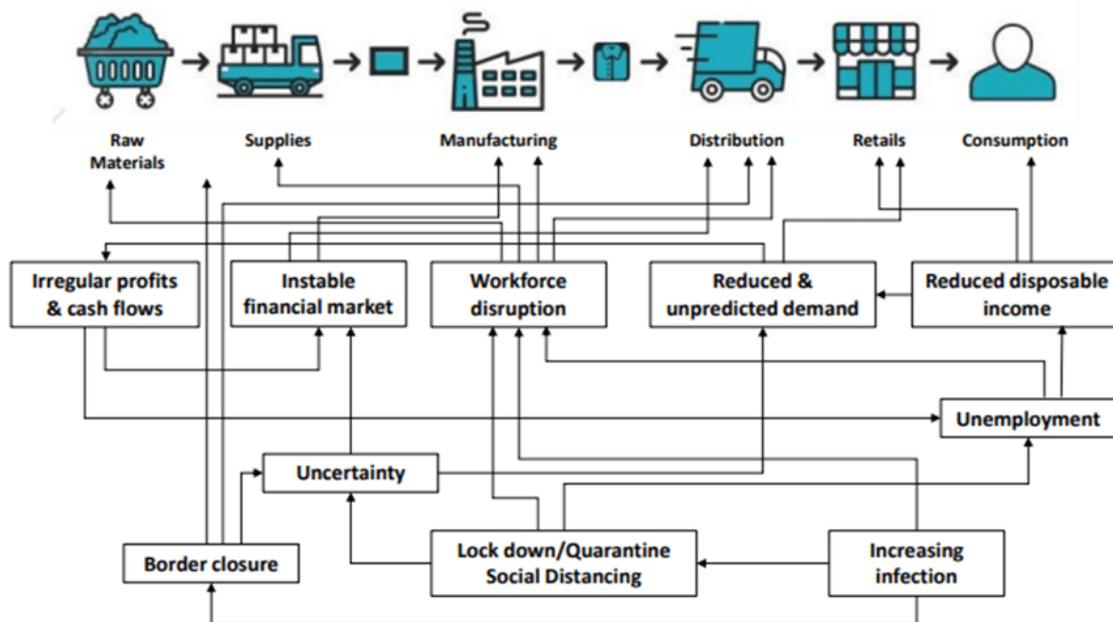
По информации Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) (2020 г. [a]), во время кризиса, вызванного пандемией COVID, многие страны вводили правила на пограничных пунктах пропуска, не консультируясь со своими партнерами по объединению. Некоторые страны полностью или частично закрывали пограничные пункты пропуска или вводили новые требования для пересечения границы. Стремительное введение новых ограничений, новых требований, а также недостаточная прозрачность и информационный вакуум привели к еще большему увеличению затрат и времени простоя транспорта на границах, тем самым делая перевозимые товары менее доступными по цене.

Влияние пандемии COVID-19 на экономику и цепочки поставок

Ограничения в отношении трансграничных и транзитных грузоперевозок серьезно повлияли на цепочки поставок и усугубили социально-экономические последствия пандемии для мировой экономики. В первом квартале 2020 года многие страны столкнулись с дефицитом товаров повседневного спроса в супермаркетах, вызванным не только ажиотажным спросом, но и простоем грузов на границах. Помимо этого, введение режима ограничений привело к замедлению и временной остановке поставок сырья и готовой продукции, перебоям в производстве и финансовым проблемам в компаниях, что вынудило работодателей увольнять сотрудников и в результате привело к сокращению числа рабочих мест и росту безработицы. Например, Ботсвана для борьбы с распространением COVID-19 в апреле 2020 года ввела режим чрезвычайной ситуации, который предполагает закрытие границ. В результате промышленность не могла импортировать сырье или же это сырье простаивало в морских портах. Это отрицательным образом сказалось на финансовом положении компаний, так как продукция не производилась и увеличивались затраты на складское хранение в морских портах.

К этим негативным факторам добавилось падение цен на сырье, что поставило под удар экономики многих РСНВМ, зависящих от экспорта ресурсов. На рисунке ниже представлены потенциальные последствия нарушения цепочек поставок из-за пандемии COVID-19 и мер по борьбе с распространением вируса, принятых многими правительствами.

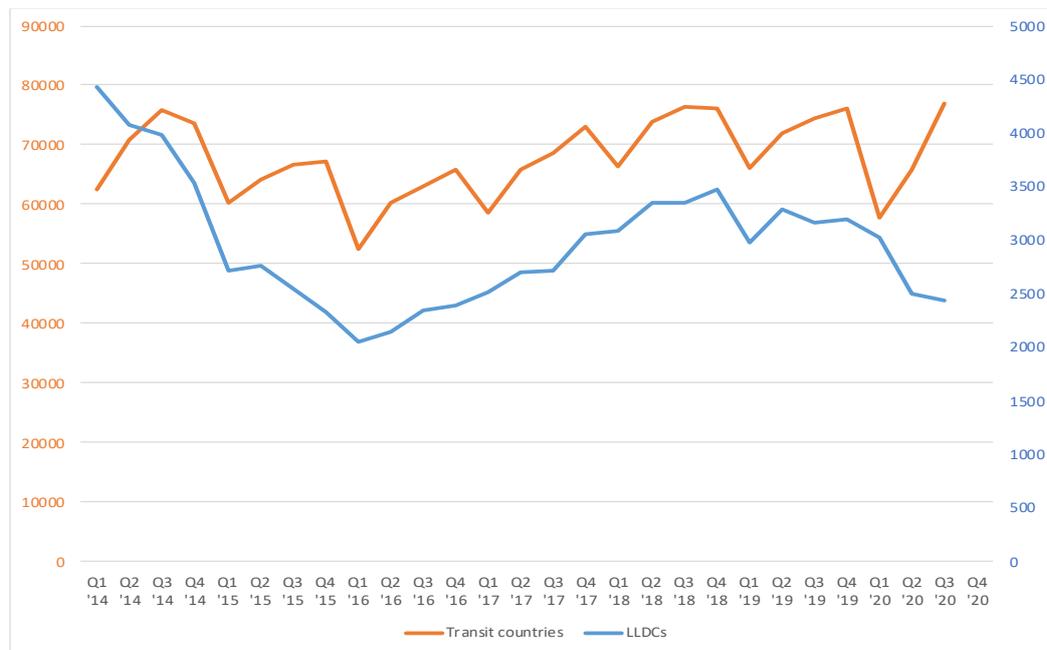
Рис. 16. Нарушения в цепочках поставок имеют далекоидущие последствия



Источник: компания International Economics Consulting (https://www.tradeconomics.com/iec_publication/impact-covid19-transport-logistics/). Данные по состоянию на 29 марта 2021 г.

Серьезные сбои в цепочках поставок проявляются в снижении объемов экспорта РСНВМ. На Рис. 17 ниже представлены средние показатели совокупного экспорта товаров из РСНВМ и транзитных стран по каждому кварталу за последние семь лет. Объемы экспорта из РСНВМ упали в 2020 г., в то же время увеличился экспорт из транзитных стран. К апрелю 2020 года объемы экспорта из РСНВМ упали на 40 % по сравнению с аналогичными показателями в апреле 2019 года.

Рис. 17. Средние показатели совокупного экспорта товаров из РСНВМ и транзитных стран в 2014–2020 гг. (млн долл. США)



Источник: ВТО. Данные доступны по ссылке <https://data.wto.org/>. Данные по состоянию на 30 марта 2021 г.

Примечание. Использовались данные по РСНВМ (Армения, Боливия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Парагвай и Северная Македония) и транзитным странам (Алжир, Аргентина, Бангладеш, Бразилия, Индия, Иран, Кения, Китай, Нигерия, Пакистан, Перу и Чили).

Очевидно, что транспортная сфера не была готова к проблемам, которые возникли вследствие пандемии. Нарушения в цепочках поставок оказали негативное влияние не только на торговлю и экономический рост РСНВМ, но и на их планы по улучшению транспортного сообщения. Кроме того, распространение COVID-19 стало суровым испытанием для РСНВМ, поскольку они более уязвимы для последствий пандемии, чем другие страны. Эти последствия оказали большое давление на усилия РСНВМ по достижению целей в области устойчивого развития (ЦУР).

3. Влияние пандемии COVID-19 на транспортную систему

Сбои в цепочках поставок обусловлены нарушениями в работе транспортной системы как ключевой составляющей этих цепочек. Транспортная система первой испытала на себе удар пандемии COVID-19. На начальном этапе пандемии многим грузовым кораблям было запрещено заходить в порты, что привело к скачку цен на фрахт и отрицательно повлияло на цепочки поставок в РСНВМ, которые зависят от работы портов в странах, имеющих выход к морю. Как показано в **Таблица 19**, чтобы ограничить миграцию, с марта по июнь 2020 года в ряде РСНВМ и транзитных стран Африки были закрыты границы, кроме перевозки товаров первой необходимости.

Таблица 19. Закрытие границ в РСНВМ и транзитных странах Африки

Страна	Закрыты сухопутные границы	Закрыты морские границы
Ангола		
Бенин		
Буркина-Фасо		
Бурунди		
Камерун		
Центральноафриканская Республика		
Кот-д'Ивуар		
Демократическая Республика Конго		
Джибути		
Эсватини		
Эфиопия		
Гана		
Гвинея		
Малави		
Мали		
Мозамбик		
Намибия		
Нигер		
Нигерия		
Руанда		
ЮАР		
Южный Судан		
Судан		
Того		
Уганда		

Источник: ООН-КВПНМ (2020 г.)

С марта 2020 года РСНВМ и транзитные страны Азии также ввели в связи пандемией COVID-19 ограничительные меры в отношении трансграничных перевозок (в большинстве случаев они действовали до июня 2020 г.) Как и в случае с РСНВМ Африки, эти меры не затрагивали грузопотоки с товарами первой необходимости, хотя это не означает, что грузы свободно перемещались через границы, поскольку некоторые страны ввели карантинные мероприятия для автомобильных перевозчиков.

Таблица 20. Закрытие границ в отдельных РСНВМ и транзитных странах Азии

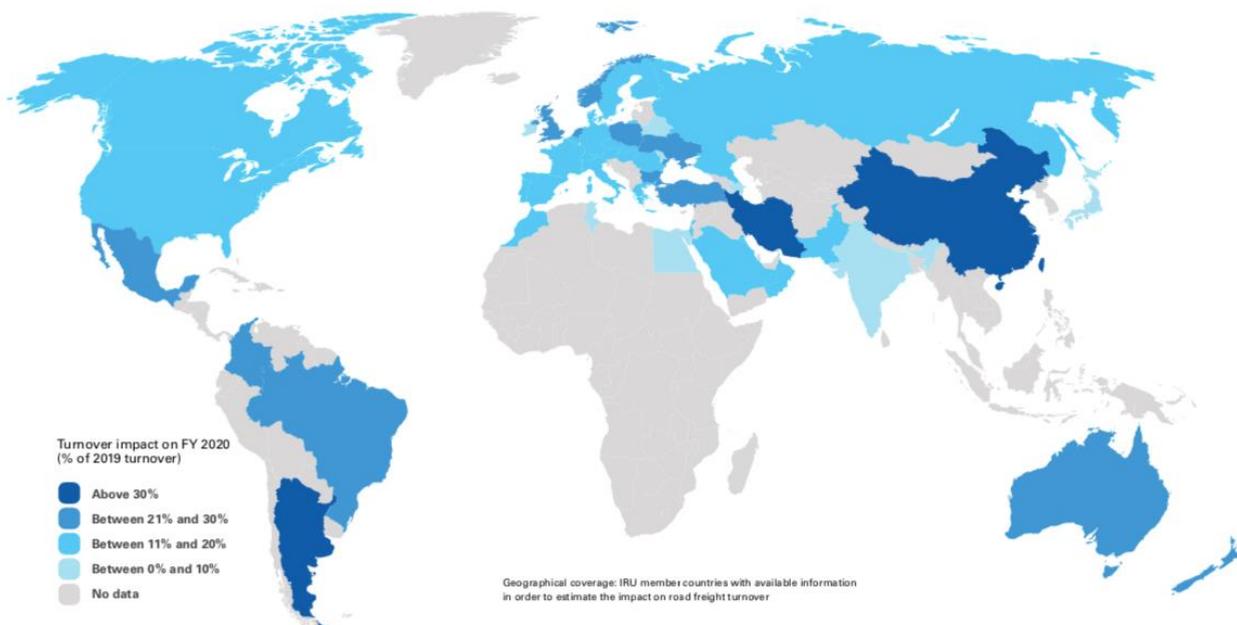
Страна	Закрытие сухопутных и/или морских границ
Армения	Частично
Азербайджан	Частично
Китай	Частично
Грузия	Частично
Индия	Да
Иран	Да
Лаосская Народно-Демократическая Республика	Частично
Казахстан	Да
Кыргызстан	Да
Монголия	Да
Пакистан	Да
Российская Федерация	Частично
Таджикистан	Частично
Таиланд	Да
Узбекистан	Да
Вьетнам	Да

Источник: ЭСКАТО (2020 г.)

3.1 Автомобильный транспорт

Закрытие границ вследствие пандемии сильно ударило по сектору международных автомобильных перевозок. Десятки тысяч грузовиков застряли на пограничных пунктах пропуска, что привело к задержке в поставках товаров первой необходимости, например продовольствия, лекарств, медицинских изделий и топлива. Поставка прочих товаров, таких как автозапчасти, одежда и строительные материалы, в течение первого периода ограничений (март 2020 г.) была почти полностью остановлена. Это нанесло ощутимый удар по экономике уязвимых стран, которые в значительной степени покрывают свои базовые потребности за счет импорта. По данным Международного союза автомобильного транспорта (IRU), по состоянию на апрель 2020 г. расчетное среднее снижение годового оборота автомобильных перевозчиков в 2020 г. составило 18 % по сравнению с 2019 годом (см. Рис. 18).

Рис. 18. Оценка влияния пандемии COVID-19 на грузооборот автомобильного транспорта в 2020 финансовом году по состоянию на апрель 2020 г.



Источник: IRU (2020 г.)

Снижение объемов также наблюдалось в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Например, в Боливии, где с 2014 года пассажиропоток в первом квартале года всегда был выше, чем в другие месяцы, в марте 2020 г. он был ниже среднемесячного показателя, а в апреле резко сократился на 99 % (Таблица 21).

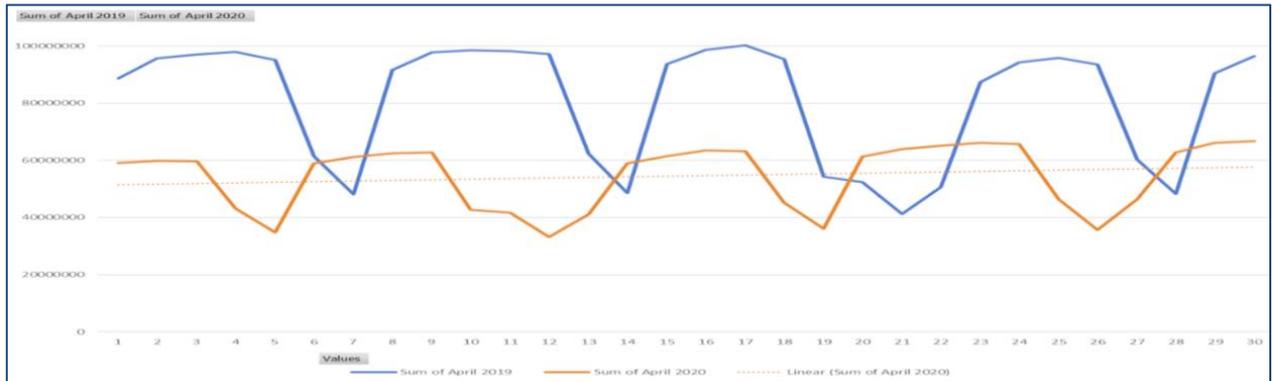
Таблица 21. Пассажирские автомобильные перевозки в Боливии в 2020 г.

Период	Пассажиропоток на автотранспорте	Разница в процентном отношении
Среднемесячный показатель (2019 г.)	9 115 858	
Январь 2020 г.	11 002 721	20,70
Февраль 2020 г.	10 773 181	18,18
Март 2020 г.	8 626 715	-5,37
Апрель 2020 г.	128 228	-98,59

Источник: Экономическая комиссия ООН по Латинской Америке и странам Карибского бассейна (ЭКЛАК) (2020 г.)

На Рис. 19 можно наблюдать сокращение на 40 % объемов грузоперевозок в апреле 2020 г. по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года в восточном и южном регионах Африки (по данным поставщиков логистических услуг). Хотя эти данные являются ориентировочными и к ним следует относиться с определенной осторожностью, это с большой вероятностью репрезентативная картина, так как подобные инциденты происходили во всем мире.

Рис. 19. Общее число транспортных средств, перемещающихся за день, в апреле 2019 года и апреле 2020 года в Восточной и Южной Африке

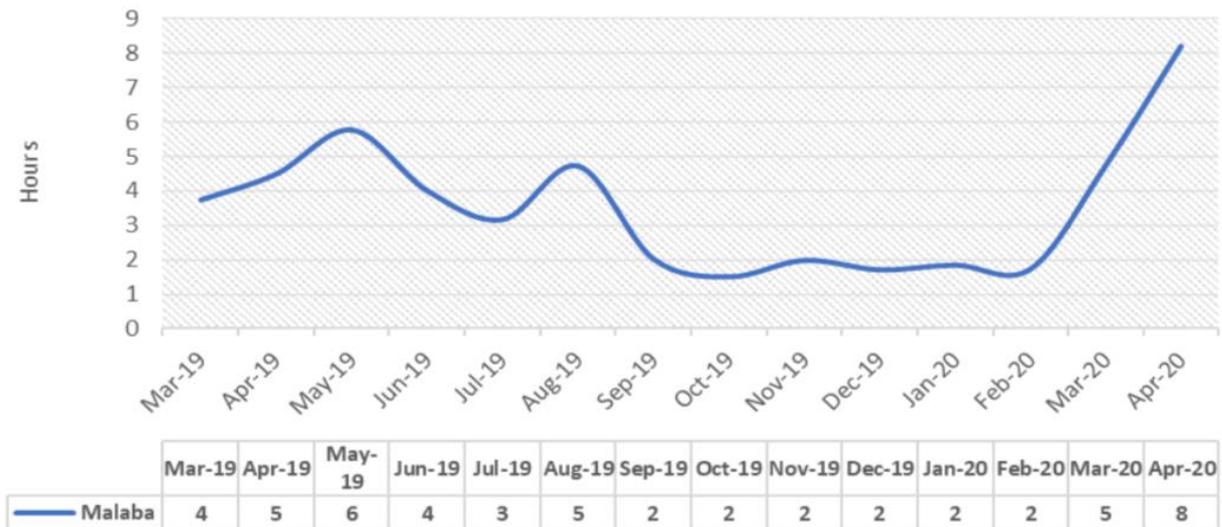


Источник: Всемирный банк (2020 г.)

В Африке, где 90 % всех грузов перевозится автомобильным транспортом, на некоторых границах имели место масштабные задержки (например, на пунктах пропуска Малаба на границе Кении и Уганды, Бейтбридж на границе ЮАР и Зимбабве, Казунгула на границе Зимбабве и Замбии) из-за санитарных требований, введенных различными странами, а также из-за различных ограничений на типы грузов, которые пропускались через границу, с начала апреля до второй недели мая³. Правительство Руанды требовало разгрузить все грузовики и выполнить их санитарную обработку перед допуском в них местных водителей.

На Рис. 20 ниже показаны задержки на пункте пропуска Малаба, которые увеличились в течение февраля — апреля 2020 г., когда вследствие таких мер, как тестирование на пунктах пропуска, в апреле регистрировались задержки по 8 часов.

Рис. 20. Средняя продолжительность остановки в пункте пропуска Малаба



Источник: Комитет координации транзитных перевозок и транспортировки по Северному коридору (NCTTCA) (2020 г.).

³ Результаты еженедельного опроса респондентов по всему миру, проводимого Международной ассоциацией портов и гаваней в течение шести недель до 19 мая 2020 г.

Такие задержки и остановки в пути отрицательно сказались на грузопотоках, проходящих через порты. В результате в РСНВМ были нарушены процессы экспорта и импорта, что поставило под угрозу обеспечение товарами первой необходимости.

Влияние на проекты развития дорожной инфраструктуры

В начале пандемии (первый квартал 2020 года) строительство дорог было отложено ввиду необходимости физического дистанцирования, что не всегда возможно при установке определенных элементов. Несмотря на то что многие страны возобновили проекты развития дорожной инфраструктуры в начале третьего квартала 2020 года, обязав рабочих соблюдать меры безопасности, процесс шел медленно из-за перебоев с поставками материалов.

Еще одна проблема заключается в том, что многие страны предпочли либо отложить проекты развития дорожной инфраструктуры (не первостепенные), либо сократить проекты, находящиеся на стадии реализации и планирования, ввиду значительного оттока финансирования. Увеличение количества людей, работающих удаленно, привело к сокращению поступлений от использования платных дорог и мостов, а также налогов на топливо, которые являются важными источниками финансирования проектов по благоустройству и содержанию дорог. Задержки реализации и сокращение объемов проектов в области транспорта приведут к падению качества инфраструктуры, которая является каналом торговли и перемещения. Это имеет большое значение для РСНВМ, которые еще до пандемии сталкивались с проблемами и ограничениями в вопросах развития и поддержания качества инфраструктуры, необходимых для сокращения времени транзита и финансовых затрат и в конечном счете для интеграции в региональную сеть и мировой рынок.

Основные положения и выводы

- Пандемия COVID-19 серьезно затронула сектор транспорта из-за закрытия сухопутных границ и введения ограничений на поездки.
- Автотранспорт, вероятно, был самым пострадавшим видом грузового транспорта после пассажирского воздушного транспорта. Сильная зависимость РСНВМ от автомобильного транспорта в области грузоперевозок сказалась во время пандемии COVID-19, поскольку автотранспорт уязвим в случае проблем с пропускной способностью и введения ограничений, которые также влекут за собой дополнительные расходы.
- Кроме того, пандемия замедляет темпы развития транспортной инфраструктуры в РСНВМ. Проекты по строительству дорог были отложены не только из-за обязательных мер по физическому дистанцированию, но и ввиду значительного снижения поступлений от использования платных дорог и мостов, а также налогов на топливо, которые являются источниками финансирования проектов по улучшению дорог.
- На пунктах пересечения границы необходимо установить стандарты, которые будут обеспечивать и защиту здоровья населения, и беспрепятственное движение грузовых автомобилей, позволяя сократить перекрытие границы до нескольких дней или избежать его вовсе. Ограничения перемещений, которые существенно затрудняют передвижение между странами, могут быть полезны только в начале пандемии, позволяя странам быстро принять эффективные меры для подготовки.
- Необходимо активнее задействовать другие виды транспорта, например железнодорожный и смешанный, которые являются эффективными, безопасными, надежными и экологичными.

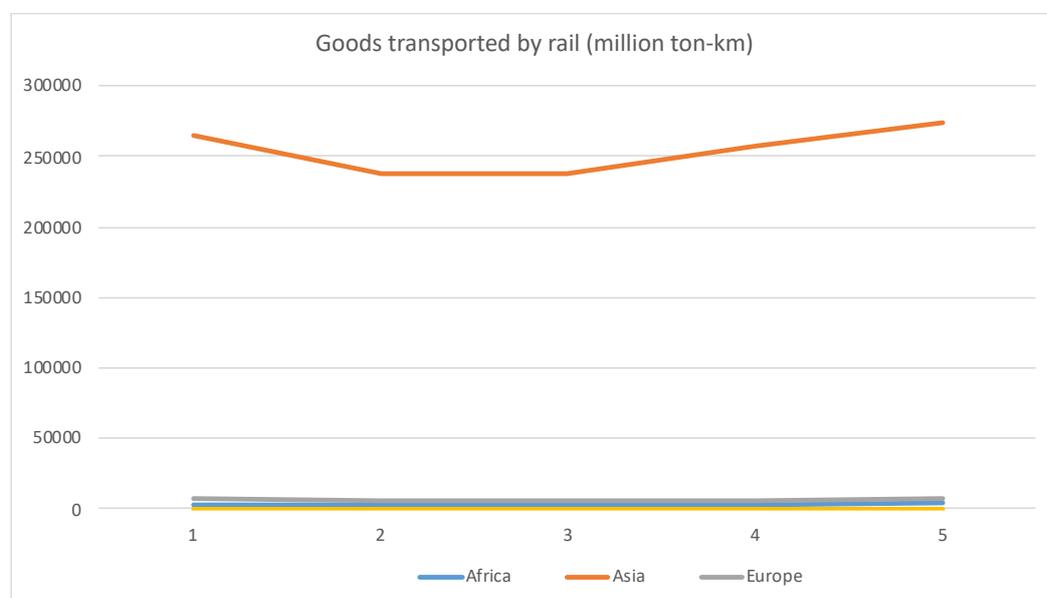
3.2 Железнодорожный транспорт

В европейском регионе железнодорожные перевозки отлично зарекомендовали себя во время пандемии COVID-19, пережив бурный рост из-за удара пандемии по воздушному, морскому и автомобильному транспорту. Пандемия способствовала переходу от автомобильного транспорта к железнодорожному в основном потому, что в международных железнодорожных перевозках на большие расстояния задействуется меньше людей, следовательно, значительно снижается интенсивность взаимодействия между людьми и вероятность распространения вируса при транспортировке. В 2020 году линия железнодорожных экспресс-перевозок Китай — Европа продемонстрировала стабильный рост: в общей сложности было выполнено 10 108 рейсов товарных поездов, переместивших 927 000 двадцатифутовых эквивалентов (TEU) контейнеров, что на 54 % больше по сравнению с прошлым годом, по состоянию на 5 ноября 2020 года (Rakhmatov, 2021 г.). В Европе с началом пандемии были запущены международные товарные поезда для перевозки медицинских товаров и оборудования. Во время пандемии некоторые европейские страны снизили или отменили пошлину за доступ к железнодорожным путям для предприятий, занимающихся железнодорожными грузоперевозками, что повысило конкурентоспособность железнодорожных перевозок с точки зрения затрат и времени следования и, как результат, ускорило переход на этот вид транспорта⁴.

Несмотря на снижение экономической активности в результате международных ограничений, сектор железнодорожных грузоперевозок в евразийском регионе, на который распространяется инициатива «Пояс и путь», в первом квартале 2020 года вырос. В результате через инфраструктуру расположенных в этом коридоре РСНВМ, в частности Казахстана и Монголии, перевозились огромные объемы грузов. Грузопотоки по транзитным евразийским маршрутам через Казахстан, особенно через Достык, а также Российскую Федерацию и Беларусь, во втором квартале 2020 года были на 75 % выше, чем в том же квартале в 2019 году (ЭСКАТО, 2021 г.). Узбекистан и Афганистан также испытали значительный рост железнодорожных грузоперевозок в 2020 году, хоть и в меньшей степени⁵.

Рост железнодорожных грузоперевозок в азиатских РСНВМ можно объяснить тем, что данный регион показывал наилучшие результаты в этом секторе еще до пандемии. Как показано на Рис. 21, объем железнодорожных грузовых перевозок в азиатских РСНВМ всегда был намного выше, чем в других.

Рис. 21. Грузовые железнодорожные перевозки в РСНВМ за последние 5 лет



⁴ <https://www.railfreight.com/railfreight/2021/03/15/belgium-reduces-track-access-charges-until-end-of-june-2021/>

⁵ <https://www.railfreight.com/specials/2020/12/28/new-silk-road-in-review-covid-19-increased-traffic-and-empty-containers/>

Источник: открытые данные Всемирного банка. Доступны по ссылке <https://data.worldbank.org/indicator/IS.RRS.GOOD.MT.K6>. Данные по состоянию на 12 февраля 2021 г.

Примечание.

- Используются имеющиеся данные за последние 5 лет в период с 1996 г. по 2019 г.
- Данные по Латинской Америке отсутствуют.

Кроме того, в рамках Межправительственного соглашения по сети трансазиатских железных дорог азиатские РСНВМ и транзитные страны принимают меры по развитию международных железнодорожных перевозок по сети трансазиатских железных дорог во время пандемии.

Таблица 22. Меры, принятые азиатскими РСНВМ и транзитными странами в сети трансазиатских железных дорог

Запуск онлайн- и цифровых сервисов	Уменьшение или полная отмена пошлин	Снижение стоимости грузовых ж/д перевозок	Открытие новых маршрутов и предприятий
Китай	Китай	Казахстан	Китай
Казахстан	Индия	Кыргызстан	Индия
Кыргызстан	Казахстан	Узбекистан	Кыргызстан
Российская Федерация	Кыргызстан		Узбекистан
Туркменистан	Узбекистан		
Узбекистан			

Источник: Rakhmatov (2021 г.)

РСНВМ из других регионов не смогли воспользоваться возможностями железнодорожного сектора во время пандемии. В этих регионах железнодорожный сектор сильно пострадал. Это, весьма вероятно, связано с его низкими показателями еще до пандемии, вызванными плохим состоянием железнодорожной инфраструктуры. К примеру, в Бolivии пассажиропоток на железной дороге в первом квартале 2020 года составлял менее половины среднемесячного количества пассажиров в 2019 году и полностью остановился в апреле. Объем железнодорожных грузоперевозок также значительно снизился в течение первых четырех месяцев 2020 года, хоть и в меньшей степени (см. Таблица 23).

Таблица 23. Пассажирские и грузовые железнодорожные перевозки в Бolivии в 2020 г.

Период	Пассажиропоток по Ж/Д	Разница в процентном отношении*	Грузопоток (в тоннах) по Ж/Д	Разница в процентном отношении*
Среднемесячный показатель (2019 г.)	10 829		262 343	
Январь 2020 г.	18 531	71,13	190 083	-27,54
Февраль 2020 г.	7210	-33,42	182 019	-30,62
Март 2020 г.	4271	-60,56	217 141	-17,23
Апрель 2020 г.	0	-100,00	103 151	-60,68

Источник: ЭКЛАК (2020 г.)

Хотя пандемию COVID-19 можно рассматривать как толчок для повышения осведомленности РСНВМ, позволяющий превратить этот кризис в возможность и использовать сравнительные преимущества железных дорог как устойчивого вида транспорта, в то же время международные инвестиции частного сектора в сферы, связанные с ЦУР, в развивающихся странах (к которым относятся РСНВМ) резко упали в 2020 году. Согласно данным ЮНКТАД (2020 г.), инвестиции в новую инфраструктуру и финансирование проектов (включая транспортную инфраструктуру, производство и распределение невозобновляемой энергии и телекоммуникации) снизились на 62 % в 2020 году, из-за чего воздействие пандемии стало более выраженным в странах, которые были уязвимы и до вспышки COVID-19.

Основное положение

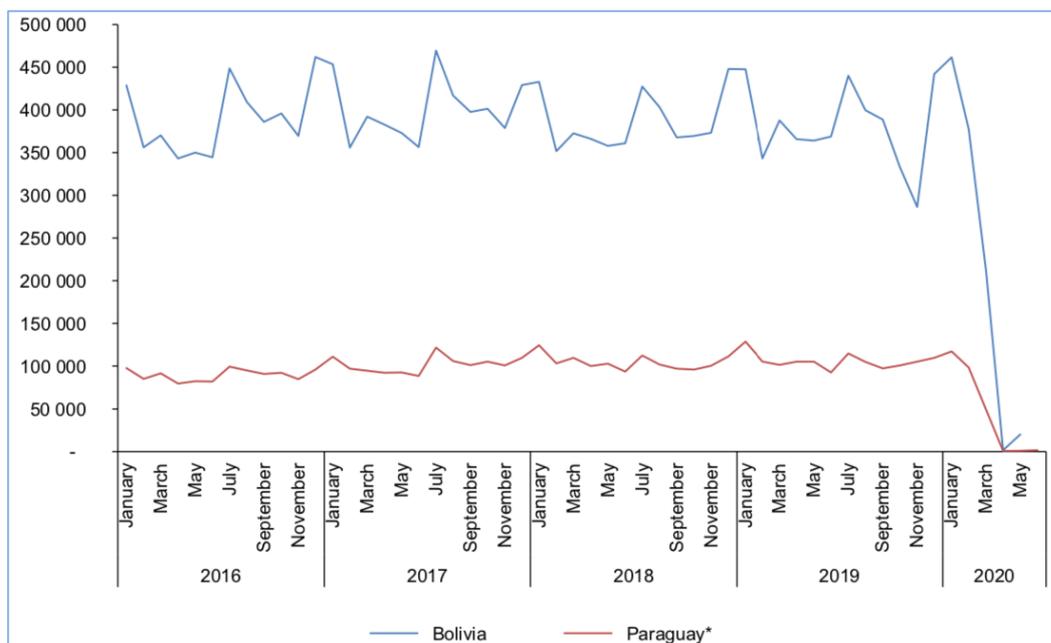
- Во время пандемии (первая половина 2020 года) в евро-азиатских РСНВМ увеличились объемы грузовых перевозок с использованием их железнодорожной инфраструктуры. По сравнению с другими регионами РСНВМ железнодорожная инфраструктура в этом регионе работала хорошо даже до пандемии.
- В долгосрочной перспективе железнодорожные грузоперевозки могут стать более конкурентоспособными с точки зрения международного сообщения, поскольку они быстрее, чем по морю, дешевле, чем по воздуху, и требуют меньше персонала, чем грузовые автомобили.

3.3 Воздушный транспорт

Воздушный транспорт оказался наиболее пострадавшим видом транспорта, хотя он играет важнейшую роль в транспортном сообщении РСНВМ, поскольку не зависит от границ и других препятствий, от которых зависит наземный транспорт. В начале вспышки почти все страны приостановили регулярные рейсы, что привело к прекращению пассажирских авиаперевозок и резкому сокращению грузовых авиаперевозок. В 2020 году мировой пассажиропоток сократился почти на 65 %⁶.

В латиноамериканских РСНВМ, как показано на Рис. 22, влияние ограничительных мер, связанных с COVID-19, в марте 2020 года очевидно. Количество пассажиров в апреле 2020 года было примерно на 99 % меньше, чем в среднем за месяц до начала пандемии.

Рис. 22. Общее количество авиапассажиров в РСНВМ Латинской Америки



Источник: ЭКЛАК (2020 г.)

⁶ <https://aci.aero/news/2021/03/25/the-impact-of-covid-19-on-the-airport-business-and-the-path-to-recovery/>

В 2020 году в азиатских РСНВМ также прогнозировалось снижение пассажирских авиаперевозок на 66 % по сравнению с показателями 2019 года (Таблица 24). Самый большой спад наблюдается в Таджикистане, потому что там практически нет внутренних авиарейсов. В связи с этим его сектор пассажирской авиации полностью зависит от иностранных туристов. Второе место занимает Узбекистан, поскольку он также сильно зависит от иностранных посетителей.

Резкое сокращение пассажирских авиаперевозок во время пандемии также привело к значительному снижению грузоперевозок во всем мире, как и в РСНВМ, поскольку в обычных условиях большая часть грузовых авиаперевозок осуществлялась в грузовых отсеках пассажирских самолетов. Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) сообщала о двузначном показателе ежемесячного сокращения тонно-километров грузоперевозок с марта 2020 года. Однако снижение объемов грузовых авиаперевозок намного меньше, чем пассажирских, из-за значительного увеличения количества грузовых рейсов.

Таблица 24. Пассажирские воздушные перевозки в азиатских РСНВМ в 2019 и 2020 годах

Страна	Внутренние рейсы, 2019 г.	Международные рейсы, 2019 г.	Общее количество рейсов, 2019 г.	Внутренние рейсы, 2020 г. (оц.)	Международные рейсы, 2020 г. (оц.)	Общее количество рейсов, 2020 г. (оц.)	Сокращение по сравнению с предыдущим годом
Афганистан	0,7	1,5	2,2	0,4	0,4	0,8	64 %
Азербайджан	0,6	4,4	5	0,3	0,9	1,2	76 %
Казахстан	5,4	6,3	11,7	4,2	1,2	5,4	54 %
Кыргызстан	0,6	2,5	3,1	0,3	0,5	0,8	74 %
Монголия	0,4	1,2	1,6	0,4	0,2	0,6	63 %
Таджикистан	...	2,1	2,1	...	0,4	0,4	81 %
Туркменистан	1,3	0,9	2,2	0,6	0,2	0,8	64 %
Узбекистан	0,7	4,7	5,4	0,3	0,9	1,2	78 %
Всего	9,7	23,6	33,3	6,5	4,7	11,2	66 %

Источник: Азиатский банк развития (АзБР) (2021 г.)

... — данные отсутствуют, ЦАРЭС — Центральноазиатское региональное экономическое сотрудничество, оц. — оценочный показатель

Примечания

Внутренний рынок Таджикистана обслуживает менее 100 000 пассажиров в год.

Показатели по Афганистану и Туркменистану за 2019 год являются оценочными и рассчитаны на основании количества посадочных мест.

Показатели по Узбекистану за 2019 год являются оценочными и рассчитаны на основании количества посадочных мест и пассажиропотока Ташкента.

Все остальные показатели за 2019 год рассчитаны на основе календарного года.

Ожидается, что в I и II кварталах 2021 года появятся признаки улучшения в связи с вакцинацией. Увеличение количества вакцинированных должно позволить поэтапно открывать авиасообщение. Многие прогнозируют увеличение количества путешествующих с наибольшим ростом в III и IV кварталах 2021 года.

Влияние на проекты строительства аэропортов

Как и в случае с сектором автомобильного транспорта, многие проекты строительства аэропортов также были отложены или свернуты из-за опасений, что до 2023 года воздушные перевозки не вернуться к уровню, существовавшему до коронавируса. Рост, наблюдаемый в отрасли за несколько лет до пандемии, привел к запуску капиталоемких проектов по расширению, что увеличило капитальные затраты по всем направлениям. Продолжение этих проектов находится под вопросом, поскольку сокращение авиаперевозок привело к огромному снижению доходов аэропортов.

Рекомендации

- Хотя изменения в работе уже были частично приняты во время пандемии, аэропортам необходимо будет принять дополнительные меры, чтобы выполнять действующие указания относительно социального дистанцирования, когда пассажиропоток начнет расти. Кроме того, бизнес-операции в сфере авиации следует сделать более гибкими с целью соответствия быстрым изменениям спроса, чтобы обеспечить готовность к пандемиям или другим чрезвычайным ситуациям в будущем.
- Содействие развитию внутрирегионального туризма могло бы способствовать увеличению авиасообщения в РСНВМ, поскольку маршруты потенциально могут быть быстро возобновлены, например путем введения безвизового режима. Улучшение сообщения в регионе также поможет привлечь больше дальнемагистральных рейсов и посетителей. Страны также могут рассмотреть вопрос о предоставлении стимулов для поддержки запуска новых маршрутов, соединяющих крупные города с центрами туризма в других странах ЦАРЭС.

4. Меры РСНВМ по упрощению процедур трансграничных операций

Упрощение процедур торговли так же важно или даже важнее, чем создание инфраструктуры. Создание инфраструктуры — это длительный процесс, который может занять не менее 10 лет, прежде чем инфраструктура начнет функционировать, в то время как упрощение процедур торговли — это преимущественно действия, связанные с политикой. Пандемия COVID-19 показала важность упрощения процедур трансграничных операций, а также то, что это можно сделать в относительно короткие сроки. Таблица 25 приведено несколько удачных примеров мер, принятых РСНВМ для упрощения процедур трансграничных операций во время пандемии, таких как создание приоритетных полос движения для товаров первой необходимости, продление работы пунктов пересечения границы и временная отсрочка уплаты и/или освобождение от пошлин и налогов. Полный список мер, принятых правительствами, доступен в Обзоре ЕЭК ООН о состоянии пересечения границ в связи с COVID-19⁷.

Таблица 25. Меры, принятые РСНВМ для упрощения процедур трансграничных операций во время пандемии

Страна	Меры
Бутан	Обеспечение непрерывной цепочки поставок за счет увеличения рабочего времени, упрощения процедуры таможенного оформления импорта, внедрения ускоренного оформления грузов первой необходимости, связанных с COVID-19, и отсрочки уплаты таможенных пошлин и налогов.
Казахстан	Правительство поддерживает создание «зеленых коридоров» для грузовых автоперевозок медицинских и социально значимых товаров.
Непал	Таможня Непала сформировала группу быстрого реагирования, чтобы обеспечить таможенное оформление товаров первой необходимости в течение двух часов ⁸ .

⁷ <https://wiki.unece.org/display/CTRBSBC>

⁸ <https://blogs.worldbank.org/endpovertyinsouthasia/covid-19-highlights-need-digitizing-and-automating-trade-south-asia>

Страна	Меры
Узбекистан	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Правительство создало оперативный штаб для обеспечения ускоренного прохождения товаров через приграничные таможенные посты, их бесперебойного таможенного оформления, а также выдачи разрешений на экспорт и импорт товаров. ▪ С 1 апреля 2020 года внедряется механизм таможенного оформления импортируемых пищевых продуктов в ускоренном порядке, в том числе путем выдачи разрешений до прибытия товаров в страну.
Центральноафриканская Республика	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ускоренные процедуры для товаров медицинского назначения. ▪ Немедленная выдача товаров и прямое получение. ▪ Лекарственные препараты не облагаются налогом на добавленную стоимость (НДС).
Руанда	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Возле границы создан сухой порт, который работает круглосуточно и без выходных, а все таможенные службы используют ускоренные процедуры оформления для товаров первой необходимости и гуманитарной помощи на первом пункте въезда. ▪ Принудительное использование онлайн-сервисов, доступных в системе электронного «единого окна» Руанды, среди которых онлайн-платежи.
Армения	Комитет государственных доходов обеспечил круглосуточную работу отдельных функциональных подразделений таможенной службы, в том числе отдельных подразделений департамента информационных технологий.
Парагвай	Службы доставки продуктов питания, медикаментов, средств гигиены, чистящих средств и других предметов первой необходимости освобождены от новых мер в связи с чрезвычайной ситуацией в области здравоохранения. От них также освобождены поставщики логистических услуг (порты, речные суда, морские перевозки, наземные грузоперевозки) и таможенных услуг по погрузке и разгрузке товаров.
Боливия	Ускорение оформления товаров путем определения его максимальной продолжительности для таможенной службы.

Источник: Обзор ЕЭК ООН о состоянии пересечения границ в связи с COVID-19 (<https://wiki.unecce.org/display/CTRB5BC>), ЭСКАТО (2020 г. [a]).

Большинство введенных мер политики предусматривают исключения для грузопотоков товаров первой необходимости, однако это не обязательно означало беспрепятственные грузовые перевозки через границу. Сообщалось о серьезных затруднениях во многих пунктах пересечения границы, в том числе в РСНВМ. В ряде случаев это было вызвано новыми мерами контроля или карантинными мерами в отношении транспортной бригады, особенно водителей грузовиков.

5. Важность координации на региональном и международном уровне

В предыдущем разделе были описаны различные меры, принятые РСНВМ для упрощения процедур трансграничных операций во время пандемии. Однако они сосредоточены на внутренних усилиях, в то время как координация на международном уровне, несомненно, является крайне важным элементом упрощения процедур торговли, и ее важность для обеспечения бесперебойного и эффективного функционирования транспортно-логистической системы стала еще более очевидной во время пандемии COVID-19. Введение различных мер правительствами разных стран в разные периоды времени свидетельствует об отсутствии согласованного протокола, который должен быть реализован во время пандемий и, возможно, в других чрезвычайных ситуациях. Это показало важность эффективного функционирования коридоров, способствующих региональной интеграции.

Особенное значение это имеет для Африки, континента с наибольшим количеством РСНВМ. Африканским РСНВМ нужен постоянный доступ к региональной и глобальной экономике через транспортные коридоры. В 2020 году региональные экономические сообщества в Африке опубликовали рекомендации, которые предусматривают набор стандартизированных правил для улучшения координации, решения приграничных споров и упрощения процедур необходимой торговли, которые одновременно обеспечивают безопасность людей (см. Таблица 5).

Таблица 5. Рекомендации африканских региональных экономических сообществ по упрощению процедур перемещения товаров

	Дата принятия	Область применения	Соответствие
Общий рынок Восточной и Южной Африки (КОМЕСА)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 14 мая 2020 г. приняты на восьмом чрезвычайном заседании Совета министров. ▪ 10 июня 2020 г. опубликованы в официальном бюллетене. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Упрощение процедур трансграничного перемещения гуманитарной помощи и товаров первой необходимости ▪ Транспортировка товаров и трансграничные операции по перевозке грузов ▪ Трансграничные пассажирские автоперевозки ▪ Воздушный транспорт ▪ Другие виды трансграничных перевозок ▪ Регулирование и контроль грузовиков, самолетов и судов, которые обеспечивают доставку товаров и услуг первой необходимости ▪ Обработка грузов в портах прибытия ▪ Перемещение грузов транзитом и доставка в пределах страны ▪ Поддержка экономики таможенными органами и обеспечение непрерывности цепочки поставок ▪ Торговля услугами ▪ Наблюдение и оценка 	В соответствии с рекомендациями по COVID-19 Африканского союза, Восточноафриканского сообщества (ВАС), Сообщества развития Юга Африки (САДК), Всемирной таможенной организации (ВТамО) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ)
ВАС	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 24 апреля 2020 г. подписаны и опубликованы Специальным региональным координационным комитетом ВАС по реагированию на COVID-19. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Упрощение процедур торговли ▪ Опубликованные в официальном бюллетене транзитные маршруты ▪ Обработка грузов в портах прибытия и на внутренних границах ▪ Перемещение грузов транзитом и доставка в пределах страны ▪ Приоритетная обработка грузов, предназначенных для борьбы с пандемией COVID-19 ▪ Платежи и коммуникации ▪ Услуги 	В соответствии с рекомендациями по COVID-19 ВТамО и ВОЗ

	Дата принятия	Область применения	Соответствие
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Применение и толкование таможенного законодательства ▪ Проверка качества и безопасности товаров ▪ Обмен и распространение информации ▪ Обучение и развитие потенциала ▪ Наблюдение и оценка 	
Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 17 июня 2020 г. рекомендации были приняты Координационным комитетом министров ЭКОВАС. ▪ Планируется представить их для принятия на саммите глав государств и правительств ЭКОВАС. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Защита работников транспортного сектора и пассажиров ▪ Доставка авиатранспортом ▪ Трансграничные перевозки наземным транспортом и свободное перемещение людей ▪ Пограничные формальности ▪ Транзитные формальности ▪ Работа морских портов ▪ Упрощение процедур торговли товарами и услугами в период пандемии COVID-19 ▪ Пропаганда и обмен информацией ▪ Гендерные аспекты; наблюдение и оценка 	В соответствии с рекомендациями по COVID-19 ВОЗ, ВТамО, Всемирной торговой организации (ВТО), Международной организации по вопросам миграции (МОМ), Международной морской организации (ММО), Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Комиссии Африканского союза, Совета гражданской авиации Африки, IATA, ЮНКТАД и Международной организации по делам беженцев (ИРО)
САДК	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 6 апреля 2020 г. приняты Советом министров. ▪ Пересмотренные правила были опубликованы 23 июня 2020 г. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Трансграничные грузовые перевозки (все товары и услуги) ▪ Трансграничные пассажирские автоперевозки ▪ Регулирование других видов трансграничных перевозок ▪ Услуги и службы, которые должны быть предоставлены ▪ Регулирование и контроль грузовиков, которые обеспечивают доставку товаров и услуг первой необходимости ▪ Наблюдение и оценка 	С допущением, что государства-члены внедряют политику и меры по борьбе с COVID-19, рекомендованные ВОЗ, ВТамО, ИКАО и ММО

Источник: Экономическая комиссия ООН для Африки (ЭКА) (2020 г.)

Государства-члены Евразийского экономического союза (ЕАЭС)⁹ приняли Рекомендации Совета Евразийской экономической комиссии по организации работы «зеленых коридоров» на таможенной границе и таможенной территории ЕАЭС для предотвращения распространения COVID-19. Эти инициативы были выдвинуты во время рабочей встречи членов Высшего Евразийского экономического совета (ВЕЭС), которая состоялась 14 апреля 2020 г., и направлены на достижение таких целей:

- предотвращение распространения COVID-19 при посещении объектов транспортной сферы;
- предотвращение распространения COVID-19 среди работников учреждений;
- предотвращение распространения COVID-19 в учреждениях за счет других организационных мер;
- обеспечение защиты водителей и/или лиц, сопровождающих груз.

⁹ Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Россия

Основные положения и выводы

- Опыт борьбы с COVID-19 дает нам возможность оценить, насколько совместные и скоординированные на региональном уровне действия вдоль транспортных коридоров эффективнее, чем меры, разработанные на национальном уровне, в случае нарушений. Это будет полезно не только для борьбы с другими пандемиями в будущем, но и в случае крупномасштабных разрушительных событий любого характера.
- При создании эффективных и координируемых транспортных коридоров, подготовленных к будущим пандемиям или кризисам, можно не закрывать пункты пересечения границы вдоль коридора, что позволит ограничить влияние кризиса на экономическую деятельность стран.
- Региональное сотрудничество и сообщение необходимы для возобновления торговли и дальнейшего развития в эпоху после COVID, особенно для РСНВМ, которые уже страдают от высоких транзитных расходов и затрат времени. Координация и сотрудничество на региональном уровне обеспечивают более эффективное взаимодействие между странами вдоль транспортных коридоров, что делает возможным их функционирование во время кризиса.

6. Роль цифровизации

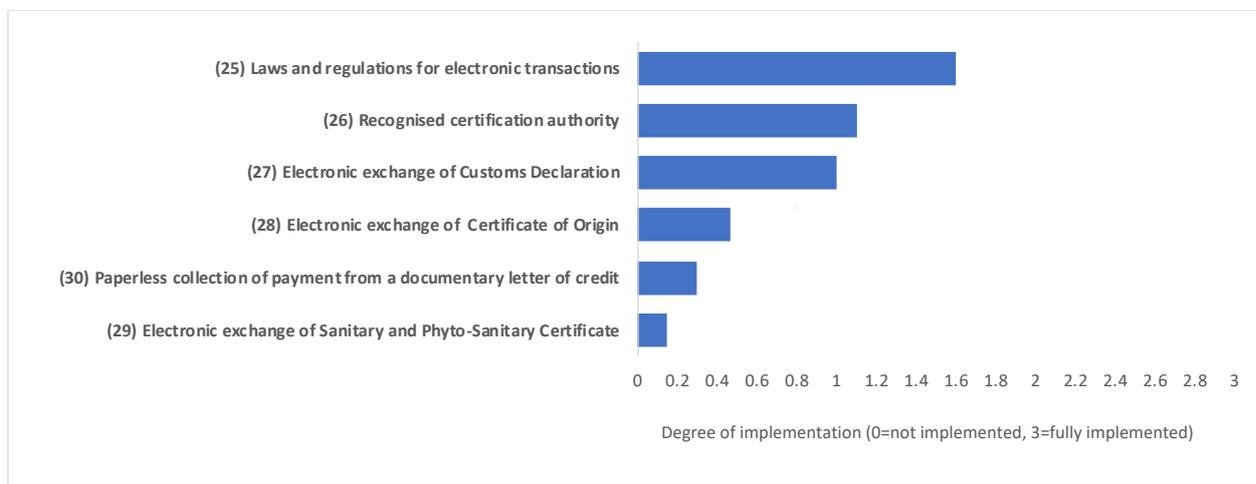
Цифровизация играет важную роль в обеспечении непрерывности трансграничных операций и потока товаров во время пандемии благодаря электронной документации, которая не только ускоряет перемещение товаров, но и сокращает физические контакты в пунктах пересечения границы. Речь идет, в частности, об электронных системах отслеживания грузов, электронном обмене информацией, безбумажных решениях и использовании мобильных банковских и платежных систем. Неудивительно, что пандемия привела к ускорению инноваций и цифровому упрощению транспортных процедур. Однако для внедрения этих систем требуются технологии быстрой и стабильной широкополосной связи, которые в настоящее время из-за недостаточной цифровой инфраструктуры являются довольно дорогостоящими во многих РСНВМ. В то время как посылочная торговля переживает бум из-за ускоренного пандемией роста электронной торговли и выводит многие страны из кризиса, РСНВМ остались позади, поскольку не смогли воспользоваться возможностями этой волны цифровизации.

Помимо снижения объемов внешней торговли, относительно низкий уровень цифровизации отражает существующую ситуацию с транспортным сообщением в РСНВМ, которая могла в значительной мере способствовать нарушению транспортных операций и большому экономическому ущербу в результате кризиса. Глобальное исследование ООН по вопросам упрощения процедур торговли с использованием цифровых и устойчивых технологий за 2019 год показывает, что в среднем реализация большинства мер трансграничной торговли без бумажных документов в РСНВМ едва достигла 50 %. В перечень входят следующие меры.

1. Утверждение законов и правил для электронных транзакций
2. Определение авторитетного органа сертификации
3. Электронный обмен таможенными декларациями
4. Электронный обмен сертификатами происхождения
5. Безбумажный прием платежей по документарным аккредитивам
6. Электронный обмен санитарными и фитосанитарными сертификатами

Как показано на Рис. 23, лучше всего (53 %) внедрены только законы и правила проведения электронных транзакций. Стоит отметить, что в исследовании учтено всего 20 РСНВМ¹⁰.

Рис. 23. Состояние реализации РСНВМ мер в рамках программы трансграничной торговли без бумажных документов по состоянию на 2019 г.



Источник: Глобальное исследование ООН по вопросам упрощения процедур торговли с использованием цифровых и устойчивых технологий за 2019 год (<https://untfsurvey.org>).

Однако некоторые РСНВМ Азии и Африки приняли эффективные меры (Таблица 6) по быстрому переводу торговых и транзитных процедур в цифровую форму, чтобы упростить как двусторонние, так и транзитные грузовые перевозки через границы во время пандемии, особенно транспортировку гуманитарной помощи и предметов первой необходимости.

Таблица 6. Цифровые решения, внедренные РСНВМ в связи с пандемией COVID-19

Страна	Цифровые решения
Ботсвана	Онлайн-обработка деклараций и возможность осуществлять электронные платежи.
Казахстан	<ul style="list-style-type: none"> С 15 апреля 2020 года перевозчикам на автотранспорте не обязательно иметь при себе бумажные разрешения. Проверка проводится с использованием информационно-аналитической системы транспортной базы данных. Все процессы, связанные с железнодорожными перевозками, выполняются дистанционно в электронном виде. Система позволяет клиентам оплачивать пошлины и штрафы, не выходя из дома.
Узбекистан	Акционерное общество «Узбекистанские железные дороги» разработало программное обеспечение для обработки и предоставления таможенным органам предварительной электронной информации о товарах, перевозимых по железной дороге.
Лесото	В системе управления рисками ASYCUDA запрограммировано направление гуманитарных грузов в «зеленый коридор».
Замбия	Обязательная предварительная регистрация и ряд вариантов осуществления электронных платежей.

Источник: ЭСКАТО (2020 г. [a]); обзор ЕЭК ООН о состоянии пересечения границ в связи с COVID-19 (<https://wiki.unec.org/display/CTRBSBC>), данные по состоянию на 30 марта 2021 г.

¹⁰ Азербайджан, Армения, Афганистан, Ботсвана, Бутан, Замбия, Зимбабве, Казахстан, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малави, Молдова, Монголия, Непал, Парагвай, Республика Северная Македония, Таджикистан, Узбекистан, Эфиопия, Южный Судан.

Почти все РСНВМ автоматизировали свои таможенные системы, однако уровень их внедрения варьируется. Это должно стать стандартной практикой, особенно в африканских РСНВМ, на экономику которых сильно повлияли международные ограничения. Если все африканские страны внедрят гармонизированные электронные таможенные системы и более комплексные решения типа «единое окно» (только 25 % африканских РСНВМ сейчас внедряют такие решения), мультипликативный эффект не только для внутриафриканской торговли, но и для торговли с остальным миром будет значительным¹¹.

Совершенствование цифровых инструментов также является мощным катализатором для восстановления экономики РСНВМ, поскольку интенсивность электронной торговли в условиях пандемии COVID-19 будет только расти.

Международная система eTIR

Как единственная мировая система таможенного транзита, система международных дорожных перевозок (TIR) упрощает и гармонизирует административные формальности международных автомобильных перевозок (также в сочетании с другими видами транспорта) и устанавливает систему международного таможенного транзита с максимальными возможностями для перемещения товаров, гарантируя неприкосновенность грузовых отсеков на всем пути от страны отправления до страны назначения. На сегодняшний день система TIR внедрена только в странах Европы, Центральной Азии и некоторых частях Ближнего Востока. Все четыре европейских и семь азиатских РСНВМ внедрили систему TIR. По данным исследования Международного союза автомобильного транспорта (IRU) (2015 г.), изучавшего отдельные страны Азиатско-Тихоокеанского региона, выгода от внедрения Конвенции TIR может составить от 0,14 % до 1,31 % ВВП государства. Скорее всего, для РСНВМ эта цифра будет значительно выше.

После пандемии COVID-19 было принято решение ускорить внедрение международной системы eTIR, которую ЕЭК ООН и IRU разрабатывали с 2003 года. Эта бесконтактная система поможет сдержать распространение вируса. В апреле 2020 года секретариат инициировал кампанию, призывающую страны-участницы объединить свои государственные таможенные системы с международной системой eTIR. 17 правительств и Европейский союз (28 государств-членов) отреагировали положительно, направив официальные письма по дипломатическим каналам и официальной электронной почте, и попросили подключить их государственные системы к международной системе eTIR.

Основные положения и выводы

- Крайне важно ускорить перевод таможенных процедур в цифровую форму и расширить использование технологий, чтобы соблюдать социальное дистанцирование на границах. В РСНВМ и транзитных странах необходимо поощрять цифровизацию процедур, все еще зависящих от бумажных документов, внедрение электронных платежей и инвестирование в осмотры без физического контакта и разгрузки, а также использование анализа данных для контроля рисков. Модель «единое окно» и функциональная совместимость ИТ-систем — еще один важный шаг на пути к расширению возможностей транспортного сообщения.

¹¹ <https://www.tralac.org/blog/article/14702-digitalise-transport-and-trade-procedures-to-ease-the-supply-of-essential-goods-during-covid-19-and-beyond.html>

- В РСНВМ, которые внедряют систему TIR, следует продвигать международную систему eTIR, чтобы повысить готовность стран к возможным кризисам. РСНВМ, еще не принявшим Конвенцию TIR, рекомендуется сделать это, поскольку она обеспечивает правовую основу для согласованного перехода к цифровым технологиям в сферах торговли и транспорта, дополняя другие цифровые инструменты, используемые на государственном уровне.

7. Практические примеры

В этом разделе представлены примеры решения проблем РСНВМ в области транспортного сообщения, возникших в связи с пандемией COVID-19.

7.1 Эфиопия

Этот практический пример основан на материалах публикации Панафриканской торгово-промышленной палаты The Impact of COVID-19 on Trade and Trade Facilitation Along the Ethiopia-Djibouti Corridor (Влияние COVID-19 на торговлю и упрощение торговых процедур вдоль коридора Эфиопия — Джибути) (2021 г.).

Коридор Эфиопия — Джибути является основным каналом торговли в регионе Межправительственной организации по развитию (ИГАД). Это основной товарный шлюз Эфиопии, на который приходится более 95 % экспорта и импорта страны, при этом другие маршруты (например, через Порт-Судан, Берберу и Момбасу) имеют весьма ограниченное значение. Этот коридор соединяет не имеющую выхода к морю Эфиопию с мировым рынком через морской порт в Джибути.

Рис. 24. Железная дорога Аддис-Абеба — Джибути



Источник: Викисклад (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Map_of_Addis_Ababa-Djibouti_Railway.png).
Данные по состоянию на 4 июня 2021 г.

Меры реагирования стран в связи с пандемией

В попытке остановить распространение коронавируса в своих странах правительства Эфиопии и Джибути действовали быстро. В Джибути ввели режим строгой изоляции для всех, кроме сотрудников критической инфраструктуры: 7 марта в городе Джибути и 23 марта 2020 года во всей стране. В стране были запрещены все международные полеты и закрыты границы. Тем не менее перемещение грузов не было ограничено, движение коммерческого транспорта в Эфиопию и обратно было разрешено через пограничный пункт Галафи. 8 марта в Эфиопии объявили чрезвычайное положение на пять месяцев. С 20 марта власти ввели обязательный 14-дневный карантин для всех пассажиров, прибывающих в страну. Было приостановлено движение через сухопутные границы (за исключением грузов и товаров первой необходимости) с 23 марта и введены другие меры, в числе которых социальное дистанцирование и необходимость ношения масок.

Влияние пандемии COVID-19 на торговлю и экономику

Как и многие другие, экономика Эфиопии испытывает снижение внешних доходов и ослабление торговли из-за COVID-19. Правительство Эфиопии приступило к осуществлению комплексной программы реформ для системного решения проблем, с которыми сталкивается бизнес во время кризиса. На сегодняшний день в целях смягчения воздействия пандемии на экономику и устранения наиболее серьезных структурных ограничений было принято много различных мер, в том числе финансовых, нефинансовых, законодательных и политических. Эти инициативы нацелены на поддержку компаний с помощью комплекса финансовых и нефинансовых средств.

Поддержка торговой инфраструктуры и логистики путем снижения транспортных расходов

Эти меры, в частности, направлены на упрощение логистических и торговых процедур. Особые меры, принятые Министерством транспорта совместно с Эфиопским предприятием по оказанию транспортных и логистических услуг (ESLSE) и Эфиопско-Джибутийской железной дорогой (EDR) для снижения транспортных расходов, приведены ниже.

- Производственные предприятия, которые работают на экспорт и не пользуются железнодорожными перевозками из-за удаленности от железнодорожных магистралей, получили скидку 50 % на экспортные грузоперевозки.
- Транспортные услуги, предназначенные для перевозки грузов из промышленного парка Хавасса в Моджо, в настоящее время предоставляются со скидкой 50 %, а для экспорта производственного сектора с использованием услуг ESLSE скидка составляет 73 %.
- EDR предоставляет бесплатный железнодорожный транспорт для перевозки экспортной продукции из промышленных парков и с экспортных производств через сухой порт Моджо в Джибути. Эта мера действует с 1 мая 2020 года. Изначально ее планировали ввести на три месяца, но теперь она останется в силе как минимум до 30 сентября 2020 года.
- Снижение на 50 % цены на внутренние перевозки из промышленных парков до железных дорог Моджо, а также приостановлено взимание платы за простой в порту до момента, пока пандемия COVID-19 не утихнет.
- Наконец, для экспортных промышленных товаров, следующих в Джибути через порт Моджо, будет отменена плата за ввоз, а на все остальные пошлины будет действовать скидка 50 % от первоначального размера.

Упрощение процедур торговли

Ряд мер, принимаемых правительствами Эфиопии и Джибути, уменьшит влияние COVID-19 за счет упрощения процедур торговли. Принятие мер по упрощению процедур торговли с помощью информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) обрело больший размах и значение при пандемии. Список мер представлен ниже.

- Создание электронного «единого окна» для упрощения процедур получения разрешения на импорт, экспорт и транзит грузов путем автоматизации подачи документов. Эта электронная платформа, запущенная в январе 2020 года, должна значительно оздоровить торговую среду и устранить некоторые бюрократические процедуры, связанные с таможней, за счет упразднения физических, ручных и дублирующихся процессов.
- Внедрение электронной системы таможенного управления для таможенного контроля и допуска, позволяющей достичь максимальной эффективности работы и улучшить предоставление услуг. Ее разработка шла с 2017 по 2020 год, а запуск и развертывание состоялись уже во время пандемии.
- Внедрение системы отслеживания грузов для основного грузового коридора из Джибути, предназначенной для управления движением грузовых машин и его отслеживания, а также для снижения потребности в контрольно-пропускных пунктах и физических проверках, которую планируют полностью ввести в эксплуатацию в 2022 году. Кроме того, запланировано использование сканирующих машин для проверки грузов, следующих транзитом по коридору Эфиопия — Джибути.
- Внедрение онлайн-системы регистрации и лицензирования торговых предприятий для оформления и продления регистрации компаний, а также выдачи лицензий онлайн.

Основное положение

Как и на многие другие процессы, на торговлю, связанную с коридором Эфиопия — Джибути, повлияли ограничения в отношении грузоперевозок и передвижения людей. Однако эти негативные последствия пандемии были смягчены, по крайней мере до некоторой степени. Плодотворное сотрудничество между двумя странами позволило упростить процедуры трансграничной торговли за счет технических решений и развития средств коммуникации. Несмотря на перекрытие границы, ограничений в отношении грузопотока между двумя странами не было, а таможенные пункты продолжают работать с обеих сторон. Кроме того, портовые власти проинформировали эфиопских водителей о необходимости соблюдения защитных мер и выпустили брошюры на амхарском языке, распространив их среди таких водителей.

7.2 Таджикистан

Этот практический пример взят из новостей Международного торгового центра от 18 сентября 2020 г.¹²

Несмотря на пандемию COVID-19 и ее влияние на торговлю, правительство Таджикистана прикладывает значительные усилия по устранению нормативных и процедурных преград. Процедуры экспорта и импорта товаров в этой стране стали проще. С августа 2020 года компании могут подавать заявки на получение статуса «уполномоченного экономического оператора» (УЭО) благодаря инновационному механизму, внедренному местными властями. Новое положение об упрощении процедур торговли направлено на повышение безопасности международных каналов поставок и облегчение ведения законной торговли в Таджикистане. Это позволяет компаниям, которые соответствуют predetermined критериям прозрачности и надежности, подавать заявку на получение статуса УЭО.

¹² <https://www.intracen.org/layouts/2coltemplate.aspx?pageid=47244640256&id=47244681193>

Статус УЭО предоставляет компаниям приоритетный доступ во время процедур таможенного оформления и контроля. Потребуется все те же таможенные документы, однако пройти все процедуры и формальности можно будет быстрее и без дополнительных сборов. Кроме того, компании со статусом УЭО смогут пройти процедуры таможенного оформления на собственных складах или на открытых площадках. Это позволит сократить время и затраты на процедуры, связанные с пересечением границ.

8. Источники

АзБР, 2021 г., Impact of COVID-19 on CAREC Aviation and Tourism, <http://dx.doi.org/10.22617/SPR210019-2>.

ЭКЛАК, 2020 г., The Impact of COVID-19 on Transport and Logistics Connectivity in the Landlocked Countries of South America, https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/46528/1/S2000768_en.pdf.

ЭСКАТО, 2020 г. (a), Policy Responses to COVID-19: Transport Connectivity in Asia and the Pacific, <https://www.unescap.org/resources/policy-reponses-covid-19-transport-connectivity-asia-and-pacific>.

ЭСКАТО, 2020 г. (b), Seamless and Smart Connectivity Along the Asian Highway Network in the Time of COVID-19, https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/Report_FINAL%2005Oct2020%20with%20cover.pdf.

ЭСКАТО, 2021 г., Smart Railway Solutions for Trans-Asian railway Network in the Times of COVID-19 Pandemic, https://www.unescap.org/sites/default/d8files/knowledge-products/SmartRailwaySolutions_11May.pdf.

IRU, 2015 г., Economic Benefits of TIR – UNESCAP Focus, <https://www.iru.org/sites/default/files/2016-02/en-unescap-study-2015.pdf>.

IRU, 2020 г., COVID-19 Impacts on the Road Transport Industry.

NCTTCA, 2020 г., Northern Corridor Performance in the Wake of COVID-19 Pandemic.

Rakhmatov, B., 2021 г., Regional Development Frameworks and Status of Transport Connectivity Challenges Including Impact of COVID-19. Представлено на тренинге по развитию потенциала разработки экономически обоснованных проектов транспортной инфраструктуры для расширения транспортного сообщения 18 мая.

ЭКА ООН, 2020 г., Facilitating Cross-Border Trade Through a Coordinated African Response to COVID-19, <https://digitallibrary.un.org/record/3886569>.

ЕЭК ООН, 2020 г., Intermodal Transport in the Age of COVID-19: Practices, Initiatives and Responses, https://unece.org/sites/default/files/2021-02/2017694_E_web.pdf.

ЮНКТАД, 2020 г., SDG Investment Trends Monitor: International SDG Investment Flows to Developing Economies Down by One Third Due to Covid-19, https://unctad.org/system/files/official-document/diaemisc2020d3_en.pdf.

ООН-КВПНПМ, 2020 г., Impact of COVID-19 and Responses in Landlocked Developing Countries.

Всемирный банк, 2020 г., COVID-19 and the Maritime and Logistics Sector in Africa, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/34080/COVID-19-and-the-Maritime-and-Logistics-Sector-in-Africa%20%281%29.pdf?sequence=4&isAllowed=y>.

Модуль 7

Сбор данных для разработки и контроля реализации политик, направленных на улучшение транспортного сообщения для выполнения Венской программы действий и достижения ЦУР

1. Основные задачи модуля

- Разъяснить участникам основные данные и показатели по транспорту, которые необходимо собирать для мониторинга хода реализации в стране Венской программы действий (VPOA) и достижения целей в области устойчивого развития (ЦУР)
- Объяснить участникам, что регулярный сбор соответствующих данных о транспорте способствует информированности и позволяет принимать рациональные политические и инвестиционные решения

2. Введение

Данные необходимы для планирования, предоставления транспортных услуг и инфраструктуры, а также в целях управления. Процесс формирования транспортной политики государственных и местных органов власти должен опираться на всеобъемлющую базу данных для обеспечения устойчивого и здорового развития транспортных систем. Кроме того, устойчивая система сбора данных позволяет создать эффективную систему оценки эффективности и контроля реализации политики. В контексте транспортного сообщения это полезно для оценки эффективности транспортных операций и выявления проблем, препятствующих свободному перемещению транзитных грузов.

Важность регулярного сбора и анализа данных для мониторинга и отчетности по некоторым конкретным целям VPOA была подчеркнута на *Промежуточном рассмотрении на высоком уровне результатов реализации Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), на десятилетие 2014–2024 гг.* Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года также призывает к укреплению государственных систем данных.

Хотя транспорт не является предметом отдельных целей в области устойчивого развития (ЦУР), этот сектор имеет отношение ко всем 17 ЦУР. Цели и задачи ЦУР ООН, связанные с транспортом

Цель 3. Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте

- Задача 3.6. К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.
- Задача 3.9. К 2030 году существенно сократить количество случаев смерти и заболевания в результате воздействия опасных химических веществ, а также загрязнения и отравления воздуха, воды и почвы.

Цель 7. Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии

- Задача 7.2. К 2030 году значительно увеличить долю энергии из возобновляемых источников в мировом энергетическом балансе.
- Задача 7.3. К 2030 году удвоить глобальный показатель повышения энергоэффективности.

Цель 9. Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям

- Задача 9.1. Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех.
- Задача 9.а. Содействовать развитию экологически устойчивой и стойкой инфраструктуры в развивающихся странах за счет увеличения финансовой, технологической и технической поддержки африканских стран, наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств.

Цель 11. Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов

- Задача 2. К 2030 году обеспечить всеобщий доступ к безопасным, недорогим, доступным и экологически устойчивым транспортным системам, что повысит безопасность дорожного движения, в частности путем расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.

Цель 12. Обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства

- Задача 12.4. К 2020 году добиться экологически рационального использования химических веществ и всех отходов на протяжении всего их жизненного цикла в соответствии с согласованными международными принципами и существенно сократить их попадание в воздух, воду и почву, чтобы свести к минимуму их негативное воздействие на здоровье людей и окружающую среду.

Цель 17. Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития

- Задача 17.14. Сделать более последовательной политику по обеспечению устойчивого развития.

В Венской программе действий транспортное сообщение включено в приоритеты 1, 2 и 3.

Приоритет 1. Фундаментальные вопросы транзитной политики

Конкретные цели: (а) сократить время движения по транспортным коридорам, чтобы транзитные грузы могли проходить 300–400 километров в сутки; (б) существенно сократить простои на сухопутных пограничных пунктах; (в) существенно улучшить сообщение между разными видами транспорта для обеспечения эффективной передачи грузов с железной дороги на автомобильную и наоборот, а также из порта на железную и/или автомобильную дорогу и наоборот.

Приоритет 2. Развитие и обслуживание инфраструктуры

Приоритет 2(a). Транспортная инфраструктура

Конкретные задачи: (а) существенно повысить качество дорог, в том числе увеличить долю дорог с твердым покрытием, согласно стандартам, соответствующим условиям страны; (б) расширить и модернизировать железнодорожную инфраструктуру в развивающихся странах без выхода к морю (где это применимо); (в) создать отсутствующие в данный момент связующие звенья в региональных автомобильных и железнодорожных транзитных транспортных сетях.

Приоритет 2(b). Энергетическая инфраструктура и инфраструктура информационно-коммуникационных технологий

Конкретные задачи: (а) расширить и по мере необходимости модернизировать инфраструктуру энергоснабжения, передачи и распределения энергии из современных и возобновляемых источников в сельских и городских районах; (б) обеспечить широкополосный доступ в Интернет на всей территории развивающихся стран, не имеющих выхода к морю; (в) создавать благоприятные условия для открытого и недорогого доступа в Интернет для всех; (г) принимать меры для преодоления «цифрового неравенства» в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

Приоритет 3. Международная торговля и содействие торговле

Приоритет 3(b). Содействие торговле

Конкретные задачи: (а) существенно упростить и рационализировать процедуры пересечения границ с целью снижения задержек в портах и на границе; (б) усовершенствовать транзитную инфраструктуру и ее эффективность с целью снижения соответствующих операционных расходов; (в) обеспечить, чтобы все транзитные правила, формальности и процедуры для грузовых перевозок публиковались и обновлялись согласно Соглашению Всемирной торговой организации (ВТО) об упрощении процедур торговли.

Сбор данных о транспорте для оценки транспортного сообщения позволяет РСНВМ предоставлять отчеты о прогрессе, достигнутом ими в достижении приоритетов VPoA и ЦУР ООН. Страны и их внешние партнерские организации смогут обосновывать свою оценку эффективности и действенности транспортных систем, а также уровня соответствия национальной административно-правовой базы правовым документам ООН в области транспорта и облегчения пересечения границ, что позволит оценить ситуацию внутри страны и в контексте международного сотрудничества, повышать конкурентоспособность, безопасность, энергоэффективность и надежность транспортного сектора. Кроме того, страны смогут оценить эффективность своих усилий по реализации правовых документов ООН в области транспорта и работать над гармонизацией и стандартизацией правил и документов, в том числе путем более эффективного выполнения международных конвенций по транспорту и транзитным перевозкам и региональных/двусторонних соглашений.

3. Данные о транспорте для контроля и отчетности о прогрессе, достигнутом в выполнении VPoA и ЦУР ООН

Наличие надежного и устойчивого механизма сбора данных имеет большое значение для РСНВМ в их стремлении наладить эффективные связи с мировым рынком. Для большей интеграции в каналы поставок и цепочки создания ценности также необходимо сопоставление данных с показателями других стран. В настоящее время существует несколько соответствующих баз данных и показателей, разработанных партнерами по развитию, которые служат в качестве инструментов сопоставительного анализа и информирования, в частности приведенные ниже.

- Показатель эффективности логистики (LPI) Всемирного банка
- Рейтинги легкости ведения бизнеса и международной торговли Всемирного банка
- Показатели мирового развития
- Глобальный индекс конкурентоспособности Всемирного экономического форума
- База данных торговых издержек Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Всемирного банка
- Измерение и мониторинг эффективности коридора Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС)
- База данных исследования региональных комиссий ООН по вопросам упрощения процедур торговли и внедрения трансграничной торговли без бумажных документов
- Индекс продуктивного потенциала (PCI) Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД)
- Показатель авиасообщения (ACI) Всемирного банка
- Показатель сообщения посредством линейного судоходства (LSCI) ЮНКТАД

Для создания этих баз данных партнеры по развитию собирают данные и проводят исследования относительно пересечения границ, качества инфраструктуры, торговли и т. д. Хотя некоторые из этих инструментов включают показатели, связанные с физической инфраструктурой, такие как плотность железнодорожных линий и доля дорог с твердым покрытием, они в основном разработаны для оценки эффективности работы стран над упрощением процедур торговли и мониторинга эффективности транспортных коридоров. Поэтому странам необходимо создать собственную базу данных по транспортной инфраструктуре для измерения и оценки прогресса в ее развитии. Очень немногие РСНВМ проводят исследования в сфере транспорта с участием частных лиц, грузоотправителей, экспедиторов или водителей грузовиков. Таким образом, данные, необходимые для создания национальной базы данных и модели транспортной отрасли, в основном отсутствуют.

3.1 Ключевые данные о транспорте для контроля и отчетности по VPoA

Ключевые данные о транспорте, которые должны собирать РСНВМ для контроля и отчетности о прогрессе в реализации приоритетов VPoA, представлены в следующих разделах. Приоритет 5 (структурные экономические преобразования) исключен из данного модуля, поскольку не имеет существенной связи с системой сбора данных о транспорте.

Для каждого приоритета проводится разделение на основные и дополнительные показатели. Основные показатели относятся к стратегическим данным, которые необходимы для принятия политических решений. Дополнительные показатели являются более дезагрегированными и могут использоваться странами для оценки и контроля эффективности их транспортной инфраструктуры.

Стоит отметить, что некоторые показатели также используются для мониторинга достижения ЦУР, как показано в Таблица 29. Эти конкретные показатели снабжены пометкой «(ЦУР)». Кроме того, количественные данные снабжены пометкой «(кол.)».

3.1.1 Приоритет 1. Фундаментальные вопросы транзитной политики

Этот приоритет подчеркивает важность свободы транзита и транзитной инфраструктуры в общем развитии РСНВМ. Поэтому в рамках данного приоритета РСНВМ необходимо предпринять действия по присоединению к соответствующим конвенциям и правовым документам, касающимся транзитных перевозок и упрощения процедур торговли, и их ратификации, а также обеспечить их эффективную реализацию. Кроме того, необходимо усилить координацию и сотрудничество с транзитными странами в отношении таможенного контроля и процедур, а также упростить и гармонизировать правовые и административные нормы, связанные с транзитными системами.

Таблица 26. Ключевые данные о транспорте для приоритета 1 VPoA

Показатель	Метод сбора, источник
Основные показатели	
Средняя скорость движения по дорожному коридору для экспорта и импорта (км/ч)	Министерство транспорта
Доступ к дорогам с твердым покрытием (% доступа на расстоянии {x} км от дороги) (ЦУР)	
Коммерческая скорость международных железнодорожных линий (км/ч)	
Подписание, ратификация транспортных соглашений, присоединение к ним — количество	База данных партнеров по развитию
Дополнительные показатели	
Скорость движения по дорожному коридору с учетом задержек при экспорте и импорте (км/ч)	Министерство транспорта, руководители предприятий инфраструктуры
Скорость движения по дорожному коридору без задержек при экспорте и импорте (км/ч)	

3.1.2 Приоритет 2. Развитие и обслуживание инфраструктуры

Развитие и обслуживание транзитной транспортной инфраструктуры, информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и энергетической инфраструктуры имеют решающее значение для снижения затрат на торговлю и развитие РСНВМ. Некоторые действия РСНВМ, предложенные в рамках этого приоритета, включают разработку и реализацию комплексной государственной политики в области развития и обслуживания инфраструктуры, работу по гармонизации ширины колеи и габаритов для содействия региональному сообщению и развитие сетей внутреннего транспорта, в том числе вспомогательной инфраструктуры.

Таблица 27. Ключевые данные о транспорте для приоритета 2 VPoA

Показатель	Метод сбора, источник
Основные показатели	
Транспортная инфраструктура	
Общая протяженность дорог (км)	Министерство транспорта, руководители предприятий инфраструктуры
Протяженность дорог с твердым покрытием (% от общей протяженности дорог)	
Общая протяженность железных дорог (км)	
Воздушный транспорт: вылеты зарегистрированных перевозчиков	
Протяженность судоходных внутренних водных путей (км)	
Текущие расходы на инфраструктуру (% ВВП)	Министерство финансов

Показатель	Метод сбора, источник
Дополнительные показатели	
Протяженность дорог международного значения по классам (км)	Министерство транспорта, руководители предприятий инфраструктуры
Протяженность дорог международного значения с расчетной скоростью не менее 100 км/ч (км)	
Международный индекс ровности (IRI) общей протяженности дорог международного значения	
Протяженность основных международных железнодорожных линий (км)	
Протяженность дополнительных международных железнодорожных линий (км)	
Протяженность международных железнодорожных линий, имеющих не менее двух путей (км)	
Ширина железнодорожной колеи и габариты погрузки	Аэропорт
Пропускная способность пассажирских терминалов аэропорта: количество выходов на посадку, количество принятых на борт и высадившихся пассажиров в год	
Пропускная способность грузовых терминалов аэропорта: количество погруженных и выгруженных грузов и почты в год (тонны)	
Протяженность внутренних водных путей (IWW) международного значения (км)	Министерство транспорта, руководители предприятий инфраструктуры
Грузопропускная способность портов речного судоходства (тонны)	

3.1.3 Приоритет 3. Международная торговля и содействие торговле

Этот приоритет направлен на существенное увеличение интеграции РСНВМ в мировую торговлю и глобальную цепочку создания стоимости путем сокращения нефизических барьеров, вызывающих высокие транспортные расходы. В частности, РСНВМ рекомендуется разработать национальную торговую стратегию и интегрировать ее в государственные стратегии развития, создать и развивать национальные комитеты по упрощению процедур торговли, реализовать инициативы по содействию торговле и эффективно внедрять комплексные системы управления границами.

Таблица 28. Ключевые данные о транспорте для приоритета 3 VPOA

Показатель	Метод сбора, источник
Основные показатели	
Международная торговля	
Объем грузоперевозок автомобильным транспортом на международных (транзитных) маршрутах (тонно-километры) (ЦУР)	Министерство транспорта, опросы грузоотправителей, экспедиторов и операторов внутренних портов
Объем грузоперевозок железнодорожным транспортом на международных (транзитных) маршрутах (тонно-километры) (ЦУР)	
Перевозка грузов внутренним водным транспортом (тонно-километры) (ЦУР)	
Дополнительные показатели	
Валовый вес международных (транзитных) грузов, транспортируемых с использованием мультимодальных, интермодальных или комбинированных перевозок (тонны)	Опросы грузоотправителей, экспедиторов и водителей грузовиков
Валовый вес контейнерных и тарных грузов по каждому виду транспорта (тонны)	
Начальный и конечный пункты полета (общее число пассажиров, масса груза и почты в тоннах, перевезенных между всеми корреспондирующими пунктами регулярных международных авиарейсов)	Авиакомпании

3.2 Ключевые данные о транспорте для контроля и отчетности по достижению ЦУР

Ключевые показатели, связанные с транспортом, по которым можно судить об успешном выполнении РСНВМ задач, определенных ЦУР, представлены в Таблица 29.

Таблица 29. Связанные с транспортом ЦУР и ключевые данные

Цель и задача в рамках ЦУР	Показатель ЦУР	Ключевые данные	Метод сбора, источник
Цель 3. Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте			
3.6. К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.	3.6.1. Показатель смертности вследствие травм в результате дорожно-транспортных происшествий	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Количество транспортных средств с (рабочим) тахографом ▪ Количество дорожно-транспортных происшествий за год 	Полиция
3.9. К 2030 году существенно сократить количество случаев смерти и заболевания в результате воздействия опасных химических веществ, а также загрязнения и отравления воздуха, воды и почвы.	3.9.1. Показатель смертности в связи с загрязнением воздуха дома и в окружающей среде	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Количество легковых автомобилей, автобусов и грузовиков, работающих на альтернативных видах топлива ▪ Средний возраст легковых автомобилей, автобусов и грузовиков ▪ Количество заправочных станций, работающих с альтернативными видами топлива, на дорогах международного значения и на внутренних территориях 	Министерство транспорта
Цель 9. Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям			
9.1. Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех.	9.1.1. Доля сельского населения, проживающего в пределах 2 км от дорог круглогодичного сообщения	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Протяженность дорог с твердым покрытием на 1000 км² территории ▪ Доступ к дорогам с твердым покрытием (% доступа на расстоянии {x} км от дороги) 	Министерство транспорта, руководители предприятий инфраструктуры
	9.1.2. Объемы пассажирских и грузовых перевозок по видам транспорта	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Количество пассажиро-километров и тонно-километров автомобильных и железнодорожных перевозок на международных (транзитных) маршрутах 	Опросы грузоотправителей, экспедиторов и водителей грузовиков

3.3 Источники данных

Данные о грузоперевозках можно классифицировать по видам транспорта, типу грузов, расстоянию и тонно-километрам перевезенных грузов, административным единицам и юрисдикциям, которые пересекают маршруты следования, и т. д. Данные можно получать как напрямую, так и из косвенных источников. Источниками косвенной информации зачастую являются государственные органы в сфере торговли, налогообложения и таможенного контроля. Непосредственными источниками информации являются заинтересованные стороны, задействованные в грузоперевозках. Во многих странах эта информация, как правило,

достаточно скудна из-за сложностей ее сбора, поскольку для этого необходимо опрашивать грузоотправителей, экспедиторов и водителей грузовиков. Такими опросами чаще всего занимаются партнеры по развитию для наполнения собственной базы данных, например показателей эффективности логистики (LPI) Всемирного банка.

Хотя косвенные данные сравнительно несложно получить, они не дают всей необходимой информации, так как в них, как правило, не учитываются внутренние грузопотоки. GPS-системы с автоматической отправкой данных, установленные на транспортных средствах, системы автоматического распознавания номерных знаков и другие системы передачи данных могут в непрерывном режиме передавать информацию о движении транспорта. Полная автоматизация процесса позволяет снизить затраты на сбор данных в долгосрочной перспективе. Сложность, однако, заключается в том, чтобы создать доверие между правительством и потенциальными поставщиками данных, которое необходимо для внедрения автоматизированных систем сбора данных. Опросы грузоотправителей, экспедиторов и водителей могут быть дополнением к данным из других источников, а также информации из транспортных накладных и других документов, сопровождающих грузы (при их наличии). (Организация экономического сотрудничества и развития [ОЭСР], Международный транспортный форум [ITF], 2019 г.)

Кроме того, РСНВМ сложно систематизировать данные, связанные с показателями устойчивого развития, так как сбор этих данных либо не проводится, либо проводится нерегулярно, и при этом они не всегда открыты для общего доступа.

Воздушный транспорт

Воздушный транспорт не зависит от границ и других препятствий, от которых зависит наземный транспорт, что позволяет сравнительно легко получать данные о воздушном сообщении. Более того, в отличие от других видов транспорта, в которых для сбора основных данных требуется проведение опросов, для сбора данных по воздушному транспорту чаще всего используются цифровые технологии.

Данные по воздушному транспорту государство собирает на уровне аэропортов, которые разделены на зоны общего доступа (терминалы и все помещения, используемые пассажирами и грузоотправителями) и контролируемые зоны (взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки и выходы на посадку). Данные обычно распределяют по следующим категориям: 1) данные о пассажирах; 2) данные о грузах и почте; 3) данные о воздушном сообщении на уровне отдельных аэропортов, воздушных судов и авиалиний.

3.4 Использование больших данных

В начале раздела 3 уже отмечалось, что РСНВМ должны создавать собственную базу данных по транспортной инфраструктуре для измерения и оценки хода ее развития. Еще одно преимущество надежной базы данных — это доступ к безграничным возможностям больших данных. Ниже приведена выдержка из документа под названием *Big Data Analytics in Government: Improving Decision Making for R&D Investment in Korean SMEs* (Аналитика больших данных в правительстве: усовершенствование процессов принятия решений для инвестиций в научно-исследовательские работы на малых и средних предприятиях Кореи) авторства Kim и др. (2020 г.).

Понятие аналитики больших данных (BDA) относится к накоплению, комбинированию, анализу и использованию больших массивов данных разных типов с различными целями. Аналитика больших данных дает возможность организациям частного и, все чаще, государственного сектора повысить качество принятия решений (т. е. быстрее принимать более эффективные решения), опираясь на факты и аналитические материалы.

Разработка политик, основанных на данных, с использованием больших данных и BDA может помочь руководителям органов власти любого уровня достигать поставленных целей в различных сферах. Кроме того, это предотвратит неэффективную работу правительства, внедрение ненадлежащей политики и выбор и реализацию неправильных решений. Подводя итог, можно отметить, что большие данные и BDA позволяют эффективно решать сложные политические вопросы, на которые влияют разнообразные переменные факторы, а новые аналитические материалы, полученные на основе данных, могут помочь правительству в принятии решений.

Однако ввиду того, что у правительства не хватает фактических данных для реализации такой политики, основанной на данных, большие данные находят ограниченное применение. В частности, большие данные редко использовались в силу недостаточности инфраструктуры, необходимой для: (i) накопления и генерации достоверных данных, что играет большую роль при их использовании; (ii) преобразования накопленных и сгенерированных данных в форму, которую реально можно использовать на практике.

Чтобы успешно реализовать потенциал больших данных, важно не только иметь надежную базу данных о транспортной сфере, но и сделать эти данные общедоступными, чтобы частный сектор мог с их помощью создавать добавленную стоимость, а также использовать большие данные для разработки и реализации политики. Помимо этого, данные необходимо собирать в формате, который могут использовать различные государственные учреждения и ведомства.

Передовой опыт

- Монголия создала систему сбора статистических данных и является первой в регионе страной, которая ввела систему управления активами. Сбор данных производится на ежегодной основе с применением механизмов управления, контроля и анализа.
- Как правило, собираемые в Казахстане общедоступные данные по перевозкам и связанным с ними вопросам представлены в сводном виде. В стране собирают и публикуют статистические данные о перевозках, в которых отражены конкретные доли импорта, экспорта и транзита, с разбивкой по типам товаров. Кроме того, имеются подробные данные по международным автомобильным перевозкам, в том числе сведения о количестве разрешений, предоставленных на доходы иностранных компаний от перевозок на внутренних линиях, и т. д.

Источник: ОЭСР/ИТФ (2019 г.)

3.5 Сводные данные по видам транспорта

В предыдущих разделах мы детально разобрали, какие данные о транспорте необходимо собирать, чтобы отслеживать выполнение соответствующих приоритетных задач VPOA и ЦУР, а также методику сбора этих данных. В этом разделе все ранее представленные данные сведены воедино и разбиты на категории по видам транспорта.

Общие данные

Подписание, ратификация транспортных соглашений, присоединение к ним — количество
Текущие расходы на инфраструктуру (% ВВП)

Автомобильный транспорт

Транзит
Средняя скорость движения по дорожному коридору для экспорта и импорта (км/ч) <ul style="list-style-type: none">– Скорость движения по дорожному коридору с учетом задержек при экспорте и импорте (км/ч)– Скорость движения по дорожному коридору без задержек при экспорте и импорте (км/ч)
Доступ к дорогам с твердым покрытием (% доступа на расстоянии {x} км от дороги)
Инфраструктура
Общая протяженность дорог (км)
Протяженность дорог с твердым покрытием (% от общей протяженности дорог)
Протяженность дорог с твердым покрытием на 1000 км ² территории
Протяженность дорог международного значения по классам (км)
Протяженность дорог международного значения с расчетной скоростью не менее 100 км/ч (км)
Пассажирские и грузовые перевозки
Годовой объем пассажирских перевозок автомобильным транспортом на международных маршрутах (пассажиры-километры)
Объем грузоперевозок автомобильным транспортом на международных (транзитных) маршрутах (тонно-километры)
Валовый вес международных (транзитных) грузов, транспортируемых с использованием мультимодальных, интермодальных или комбинированных перевозок (тонны)
Валовый вес контейнерных и тарных грузов, перевозимых автомобильным транспортом (тонны)
Безопасность дорожного движения
Количество транспортных средств с (рабочим) тахографом
Количество дорожно-транспортных происшествий за год
Международный индекс ровности (IRI) общей протяженности дорог международного значения
Устойчивое развитие
Количество легковых автомобилей, автобусов и грузовиков, работающих на альтернативных видах топлива
Средний возраст легковых автомобилей, автобусов и грузовиков
Количество заправочных станций, работающих с альтернативными видами топлива, на дорогах международного значения и на внутренних территориях

Железнодорожный транспорт

Транзит
Эксплуатационная скорость международных железнодорожных линий (км/ч) <i>(Средняя эксплуатационная скорость большинства международных железнодорожных линий на участке, относящемся к территории страны, полученная путем деления расстояния на время в пути)</i>
Инфраструктура
Общая протяженность железных дорог (км) <ul style="list-style-type: none">– Протяженность основных международных железнодорожных линий (км)– Протяженность дополнительных международных железнодорожных линий (км)– Протяженность международных железнодорожных линий, имеющих не менее двух путей (км)
Ширина железнодорожной колеи и габариты погрузки
Грузоперевозки
Объем грузоперевозок железнодорожным транспортом на международных (транзитных) маршрутах (тонно-километры)
Валовый вес контейнерных и тарных грузов, перевозимых по железной дороге (тонны)

Воздушный транспорт

Инфраструктура
Пропускная способность пассажирских терминалов аэропорта: количество выходов на посадку, количество принятых на борт и высадившихся пассажиров в год
Пропускная способность грузовых терминалов аэропорта: количество погруженных и выгруженных грузов и почты в год (тонны)
Прочее
Вылеты зарегистрированных перевозчиков
Начальный и конечный пункты полета (общее число пассажиров, масса груза и почты в тоннах, перевезенных между всеми корреспондирующими пунктами регулярных международных авиарейсов)

Внутренний водный транспорт

Инфраструктура
Протяженность судоходных внутренних водных путей (км)
Грузопропускная способность портов речного судоходства (тонны)
Грузоперевозки
Перевозка грузов внутренним водным транспортом (тонно-километры)
Валовый вес контейнерных и тарных грузов, перевозимых по внутренним водным путям (тонны)

4. Рекомендации

Достоверная информация о транспортном секторе позволит точнее проанализировать транспортную инфраструктуру и политику в этом направлении. Возможно, для РСНВМ будет целесообразным создать статистический центр по (грузовым) перевозкам, который сыграет определенную роль в процессах сбора и анализа данных, что будет способствовать реализации политики и налаживанию диалога между соответствующими заинтересованными сторонами. В конечном итоге это обеспечит согласованность в принятии решений и мероприятиях, направленных на улучшение транспортного сообщения.

5. Источники

Международная организация гражданской авиации (ИКАО), 2009 г., Collection of Data on Airport and Airspace Capacity, Investment and Funding, https://www.icao.int/Meetings/STA10/Documents/Sta10_Wp015_en.pdf.

Kim, Eun S.; Choi, Yunjeong; Byun, Jeongeun, 2020 г., Big Data Analytics in Government: Improving Decision Making for R&D Investment in Korean SMEs, Sustainability 12, № 1: 202, <https://doi.org/10.3390/su12010202>.

ОЭСР/ИТФ, 2019 г., Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia: Case-Specific Policy Analysis, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/connectivity-freight-central-asia.pdf>.

Приложение 1. Перечень развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

1. Афганистан
2. Армения
3. Азербайджан
4. Бутан
5. Многонациональное Государство Боливия
6. Ботсвана
7. Буркина-Фасо
8. Бурунди
9. Центральнаяафриканская Республика
10. Чад
11. Эсватини
12. Эфиопия
13. Казахстан
14. Кыргызстан
15. Лаосская Народно-Демократическая Республика
16. Лесото
17. Малави
18. Мали
19. Монголия
20. Непал
21. Нигер
22. Северная Македония
23. Парагвай
24. Республика Молдова
25. Руанда
26. Южный Судан
27. Таджикистан
28. Туркменистан
29. Уганда
30. Узбекистан
31. Замбия
32. Зимбабве

Приложение 2. Перечень транзитных развивающихся стран

1. Алжир
2. Ангола
3. Аргентина
4. Бангладеш
5. Бенин
6. Бразилия
7. Камбоджа
8. Камерун
9. Чили
10. Китай
11. Демократическая Республика Конго
12. Джибути
13. Эритрея
14. Гана
15. Гвинея
16. Индия
17. Иран
18. Кот-д'Ивуар
19. Кения
20. Мозамбик
21. Мьянма
22. Намибия
23. Нигерия
24. Пакистан
25. Перу
26. Сенегал
27. Сомали
28. ЮАР
29. Танзания
30. Таиланд
31. Того
32. Турция
33. Уругвай
34. Вьетнам