

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят четвертая сессия**

Женева, 22–25 февраля 2022 года

Пункт 9 с) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной
и межсекторальной политики или
нормативного характера:****Вызовы и новые тенденции внутреннего
транспорта в различных регионах
(выступления делегатов)****Обзор связанных с COVID-19 тенденций и проблем
восстановления внутреннего транспорта в различных
регионах и стратегические соображения относительно
устойчивости глобальных цепочек поставок****Записка секретариата****Мандат и резюме*

Настоящий документ подготовлен в соответствии со Стратегией КВТ на период до 2030 года (ECE/TRANS/288/Add.2) и той ролью, которую Комитет играет в качестве платформы Организации Объединенных Наций для регионального, межрегионального и глобального диалога по вопросам политики в области внутреннего транспорта и форума, на ежегодной сессии которого рассматриваются проблемы, возникающие в секторе внутреннего транспорта. Он был составлен секретариатом ЕЭК в целях содействия обсуждению и предоставлению информации делегациями.

В документе содержится обзор связанных с COVID-19 тенденций и проблем восстановления внутреннего транспорта в различных регионах и стратегические соображения относительно устойчивости глобальных цепочек поставок. Его основные выводы можно свести к следующему:

- несмотря на возобновление экономического роста в 2021 году, системы внутреннего транспорта еще не достигли цели, связанной с восстановлением устойчивости цепочек поставок и транспортных систем к внешним потрясениям;

* Настоящий документ был представлен с опозданием ввиду ограниченности ресурсов.



- рост числа длительных сбоев в работе транспортной отрасли, особенно на автомобильном транспорте, а также в поставках важнейших компонентов для отрасли привели к непрекращающимся нарушениям глобальных цепочек поставок и подрыву международной работы по восстановлению;
- поскольку эти сбои создают порочный круг, описанная ситуация может привести к усилению поддержки среднесрочных и долгосрочных изменений в общемировом производстве, направленных на укорочение цепочек поставок в рамках стратегий компаний и правительств по управлению рисками в целях борьбы с продолжающимися сбоями. Эти тенденции, в свою очередь, могут свести на нет успехи в области развития, достигнутые с 1990-х годов, равно как и усилия по достижению целей устойчивого развития;
- поэтому восстановление устойчивости глобальных цепочек поставок является не только самоцелью, но и средством достижения более высокой цели — осуществления Повестки дня в области устойчивого развития. Комитет по внутреннему транспорту и его вспомогательные органы должны сыграть важную роль, продолжая развивать и оцифровывать существующую нормативно-правовую базу и содействуя разработке международных стратегий и планов управления чрезвычайными ситуациями.

I. Введение¹

1. На протяжении большей части 2020 года и всего 2021 года перед странами стояла двойная задача: бороться с пандемией и одновременно стимулировать экономический рост и развитие. В этой нелегкой борьбе важнейшим компонентом успеха предпринимаемых усилий были и остаются глобальные цепочки поставок.

2. В первой части настоящего документа излагаются первоочередные задачи в отношении внутреннего транспорта, а также устойчивости и прочности глобальных цепочек поставок как в качестве самоцели, так и в качестве средства достижения устойчивого развития². В последующих разделах будут описаны глобальные и региональные тенденции, связанные с этой двойной задачей. Для этой цели в документе представлен обзор региональных экономических и эпидемиологических тенденций, а также широкий обзор ответных мер и тенденций в разбивке по видам транспорта. В заключительных частях будет изложена роль Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и его вспомогательных органов в поддержке региональных и глобальных усилий по восстановлению устойчивости цепочек поставок, относящихся к внутреннему транспорту.

¹ При отнесении стран к членам соответствующей региональной комиссии важно учитывать членство многих из них в нескольких региональных комиссиях. В отдельных случаях прослеживается четкая географическая связь таких стран с одной региональной комиссией и поэтому им приписывается членство только в этой комиссии. В то же время имеются две основные зоны, характеризующиеся взаимным наложением сфер охвата различных региональных комиссий: Северная Африка/Западная Азия (охватываемые страны: Алжир, Египет, Ливия, Мавритания, Марокко, Судан, Тунис) и Центральная Азия (Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан). В этих двух случаях соответствующие страны учтены в рамках анализа в качестве членов обеих региональных комиссий.

² Устойчивость понимается как способность системы быстро восстанавливаться после внешнего потрясения. Прочность — как способность системы противостоять изменениям без адаптации своей первоначальной стабильной конфигурации.

II. Восстановление устойчивости глобальных цепочек поставок: приоритетное значение для глобального развития

3. В основе глобализации, начавшейся в 1990-х годах, лежали очевидные преимущества открытого международного разделения труда в рамках многостранового производства, которое вынуждало страны сотрудничать и поддерживать открытость торговли в обычных условиях. Роль всех трех основных типов международного транспорта — воздушного, морского и внутреннего транспорта — оказалась важнейшим аспектом, обусловившим развитие глобальных цепочек поставок.

4. Пандемия COVID-19 — уже не первое потрясение или кризис за последние 50 лет, который вызвал обеспокоенность по поводу устойчивости и прочности глобальных цепочек поставок. В последнее время возросла частота и интенсивность потрясений, вызванных, в частности, экстремальными погодными явлениями. Географически диверсифицированные структуры производства способствуют повышению устойчивости экономики во время кризисов, поскольку перебои в поставках в одной стране могут быть заменены импортом из других стран.

5. Потрясение, связанное с COVID-19, отличалось от предыдущих, а его воздействие оказалось более мощным по причине его глобального масштаба (как в географическом, так и в отраслевом плане) и его продолжительности. В частности, пандемия COVID-19 выявила хрупкость глобальных цепочек поставок. В силу своей продолжительности и неопределенности она потенциально может обратить вспять долгосрочные достижения, оказав пагубное воздействие на доступ к глобальным рынкам, который способствовал избавлению миллиардов людей от нищеты.

6. В настоящем документе выделяются два этапа развития ситуации. Первый этап относится к принятию первоначальных мер реагирования в 2020 году, которые привели к беспрецедентному спаду в мировой экономике и дефициту важнейших товаров. В ходе первого этапа мировая экономика функционировала в условиях чрезвычайных национальных и международных мер реагирования на пандемию COVID-19.

7. Одной из наиболее пострадавших областей стал внутренний транспорт. Транспортная отрасль подверглась серьезному негативному воздействию и была в значительной степени затронута национальными и международными мерами реагирования на пандемию. В связи с этим следует отметить, что прямая добавленная стоимость транспортного сектора в мировом валовом внутреннем продукте (ВВП) составляет около 3–5 %, при этом в среднем по странам транспортный сектор, как правило, обеспечивает 5–8 % общей оплачиваемой занятости.

8. Исследование первичных национальных мер реагирования на пандемию COVID-19 показывает, что для сдерживания распространения вируса правительства во всем мире ограничили грузовые и пассажирские перевозки второстепенного значения через свои границы. Это достигалось путем либо полного закрытия границ, либо введения ограничений, которые варьировались от запретов на выдачу виз и обязательных справок о состоянии здоровья до длительных периодов карантина, социального дистанцирования, отслеживания контактов и других мер (см. ECE/TRANS/2021/13).

9. Эти меры неизменно принимались в порядке реагирования на чрезвычайную ситуацию и поэтому имели преимущественную силу по отношению к существующим «стандартным» процедурам, протоколам и механизмам. Правительства различных стран не согласовывали между собой принимаемые меры, что не только снизило их эффективность, но сделало их более пагубными как с эпидемиологической, так и с экономической точек зрения.

10. В разных странах мира были зафиксированы многочисленные случаи, когда тысячи грузовых автомобилей стояли в очередях на границах, что стало символом порочного круга, который начался с разрозненных национальных мер реагирования и

завершился задержками с доставкой таких товаров первой необходимости, как продовольствие и медикаменты, и срывом глобальных усилий по быстрому и устойчивому восстановлению после пандемии. Обзор мер реагирования на COVID-19 в секторе внутреннего транспорта в разбивке по регионам см. в документе ECE/TRANS/2021/13.

11. Кроме того, по данным ВТО, в 90 странах было применено более 220 временных мер по ограничению экспорта.

12. Вторым этапом, который фактически охватил весь 2021 год, состоял в восстановлении мировой экономики и торговли, которое, однако, характеризовалось системными узкими местами, что, в свою очередь, привело к усилению инфляционного давления и дефициту стратегически важных товаров и компонентов. В этот период под угрозой находилась как устойчивость, так и прочность цепочек поставок. В оставшейся части настоящего документа рассматриваются тенденции и последствия второго этапа.

III. Глобальный экономический рост и развитие в период неопределенности и продолжающихся волн пандемии

13. В эпидемиологическом плане подтвержденных случаев заболевания в мире в 2021 году было примерно в девять раз больше, чем в 2020 году, однако показатели госпитализации, тяжелого течения болезни и смертности постепенно снижаются, что связано с углублением клинического и эпидемиологического понимания коронавируса. Кроме того, все регионы/страны заявили о важнейшей роли вакцинации в предотвращении дальнейшего распространения коронавируса.

14. Что касается экономического аспекта, то в 2021 году отмечалось масштабное восстановление мировой экономики в целом, хотя и с большой долей неопределенности по причине новых волн заболеваемости COVID-19, постоянных проблем на рынке труда, сохраняющихся проблем с цепочками поставок и растущего инфляционного давления. После сокращения на 3,5 % в 2020 году объем мирового производства вырос на 5,3 (UNCTAD 2021) — 5,53 % в 2021 году, частично восстановив утраченные в 2020 году позиции³. Однако, учитывая среднегодовые темпы глобального роста, которые в 2017–2019 годах составляли 3 %, к 2022 году мировой доход все равно будет на 3,7 % ниже того уровня, которого он достиг бы к 2022 году, если бы продолжилась тенденция, зафиксированная до пандемии⁴. Торговля товарами восстановилась настолько, что ее мировой объем превысил уровень, зафиксированный до пандемии, но при этом отмечаются несколько узких мест в цепочках поставок и неопределенность в отношении дальнейшего сохранения этой тенденции. Во многих странах существуют дополнительные риски для дальнейшего восстановления экономики, обусловленные ростом инфляционного давления.

15. По состоянию на декабрь 2021 года в мире сохранялся неравномерный доступ к вакцинам. Количество доз вакцины на 100 человек в наименее развитых странах составляло всего 23,9 против 147,4 в развитых странах. Ограниченность поставок вакцин производителями и внутренние бюджетные ограничения продолжают затруднять доступ для многих развивающихся стран (WESP 2022).

16. Общемировой рост инфляционного давления, отчасти обусловленный недостатками в работе цепочек поставок и в обеспечении доступности важнейших компонентов, создает дополнительные риски для восстановления экономики. Глобальная потребительская инфляция в 2021 году выросла и, по оценкам, достигла 5,2 %, что более чем на 2 процентных пункта выше ее средней тенденции роста за последние 10 лет (WESP 2022). Еще одну серьезную проблему представляет собой более быстрое, чем ожидалось, ужесточение мировой денежно-кредитной политики.

³ United Nations World Economic Situation and Prospects (WESP) 2022.

⁴ ЮНКТАД, Доклад о торговле и развитии, 2021 год, https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2021_en.pdf.

17. Транспортная отрасль серьезно пострадала и была в значительной степени затронута национальными и международными мерами реагирования на пандемию. Имеющиеся данные свидетельствуют о том, что эпидемиологические и экономические последствия существенно различались как между различными регионами, так и внутри них.

18. Такая картина неравномерного восстановления и усугубляющихся проблем неизбежно оказывает серьезное негативное воздействие на осуществление Повестки дня в области устойчивого развития. Это становится еще очевиднее, если учесть, что внутренний транспорт является необходимым условием экономического и социального развития всех стран, а также поддержки регионального и глобального сотрудничества и экономической активности в области промышленного производства и товарораспределения.

19. Эти основополагающие факторы лишь подчеркивают важность выявления связанных с COVID-19 трудностей и формирующихся в различных регионах тенденций, которые воздействуют на сферу внутреннего транспорта или наоборот подвергаются ее воздействию. Для этого в настоящем документе приводится обзор региональных экономических и эпидемиологических тенденций. В нем также представлен общий обзор мер реагирования и тенденций в разбивке по видам транспорта. Наконец, в документе поднимаются стратегические вопросы о роли цепочек поставок в содействии достижению целей устойчивого развития, а также о роли Комитета.

IV. Экономические показатели и эпидемиологические тенденции в разбивке по регионам

A. Регион Экономической комиссии для Африки (ЭКА)

Экономические показатели

20. В регионе ЭКА в 2021 году совокупный ВВП, по оценкам, вырос на 3,8 % (WESP 2022). Пандемия привела к беспрецедентной рецессии, которая свела на нет многолетние достижения в области развития. В результате, согласно текущим оценкам, ВВП на душу населения в регионе даже в наилучшем случае достигнет значений, зафиксированных до пандемии, не раньше 2024 года⁵. Восстановление международной торговли в регионе ЭКА имеет жизненно важное значение. В третьем квартале 2021 года общий объем экспорта региона вырос на 40 % по сравнению с аналогичным периодом 2020 года и на 22 % по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. Импорт товаров в регионе ЭКА продемонстрировал немного более умеренные темпы восстановления, чем экспорт. Общий объем импорта увеличился на 31 % по сравнению с аналогичным периодом 2020 года и на 21 % по сравнению с аналогичным периодом 2019 года. Процесс восстановления экономики Южной Африки следует общерегиональным тенденциям. Объем экспорта товаров в третьем квартале 2021 года вырос на 40 % по сравнению со средним показателем до пандемии, при этом объем импорта товаров также немного увеличился — на 9 %.

Эпидемиологическая обстановка

21. В регионе ЭКА совокупный уровень заболеваемости составляет 1859 случаев на 100 000 населения, что намного ниже общемирового показателя (6339 случаев на 100 000 населения). Тем не менее по уровню смертности от заболевания (1,51 %) регион занимает второе место в мире. Стоит отметить, что на континенте самый низкий показатель вакцинации (20,71 %) и самый низкий показатель полной вакцинации (15,69 %) в мире, что вызывает серьезные вопросы по поводу справедливости распределения вакцин между странами мира.

⁵ ЮНКТАД, Доклад о торговле и развитии, 2021 год, https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2021_en.pdf.

В. Регион ЕЭК

Экономические показатели

Соединенные Штаты Америки

22. В Соединенных Штатах Америки быстрый рост внутреннего спроса столкнулся с растущими ограничениями предложения по причине сбоев в работе глобальных цепочек поставок и логистических задержек, в особенности в связи с дефицитом сырья и материалов для промышленного производства, включая полупроводники. Восстановление экономики в значительной степени обусловлено внутренним спросом, тогда как внешний спрос остается слабым. Вызванное этим инфляционное давление, которое, учитывая продолжающиеся проблемы с цепочками поставок, вероятно, сохранится и в 2022 году, может усилиться, если начнется новая волна инфекции. На экономические перспективы влияют неопределенность в отношении пандемии COVID-19, растущее инфляционное давление и связанные с этим решения по денежно-кредитной политике. Соответственно, после уверенного роста в 2021 году, составившего 5,5 %, на 2022 год прогнозируется замедление роста до 3,5 %.

Европейский союз

23. Во второй половине 2021 года страны Европейского союза столкнулись с серьезными проблемами, вызванными сбоями в работе цепочек поставок и нехваткой работников. В крайне важной для нескольких стран Европейского союза отрасли автомобильной промышленности произошло вынужденное сокращение производства из-за дефицита полупроводников. Тем не менее в 2021 году в экономике Европейского союза возобновился рост, за которым последовало увеличение объемов экспорта, особенно в Китай и Соединенные Штаты Америки. После 6-процентного спада в 2020 году ВВП региона, по оценкам, вырос на 4,7 % в 2021 году (WESP 2022). Улучшение экономических показателей в 2021 году было также отмечено повторным введением мер по сдерживанию по причине резкого роста случаев COVID-19 (штамм «омикрон») и ростом инфляции во второй половине года.

24. Международная торговля Европейского союза в третьем квартале 2021 года вернулась к уровню, наблюдавшемуся до пандемии. По сравнению со средним показателем 2019 года объем импорта товаров в Европейский союз вырос на 16 %, а экспорта — на 9 %, хотя по сравнению со вторым кварталом 2021 года объем экспорта товаров продемонстрировал небольшое снижение на 2 процентных пункта.

Российская Федерация

25. Экспорт и импорт товаров в Российской Федерации продолжал расти высокими темпами. По сравнению со средним показателем 2019 года стоимость импорта товаров в Российскую Федерацию в третьем квартале 2021 года выросла на 21 %, а экспорта — на 32 %. По сравнению с первыми двумя кварталами 2021 года объем международной торговли Российской Федерации также неуклонно растет⁶.

Содружество Независимых Государств, Грузия и Юго-Восточная Европа

26. В 2021 году экономический рост также возобновился на территории СНГ, поскольку были ослаблены или сняты ограничения на передвижения и деятельность, укрепился внутренний спрос, а внешние условия стали более благоприятными, в том числе благодаря резкому росту цен на сырьевые товары. Совокупный ВВП стран СНГ и Грузии, сократившись на 2,6 % в 2020 году, согласно оценкам, увеличился на 4,3 % в 2021 году (WESP 2022), после чего в некоторых странах СНГ наблюдался значительный рост инфляции. Сильное негативное воздействие на восстановление экономики оказали перебои в поставках и рост цен на продовольствие и энергоносители.

⁶ UNCTAD, Global Trade Update, November 2021, https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2021d4_en.pdf.

Эпидемиологическая обстановка

27. В регионе ЕЭК наблюдается самый высокий совокупный уровень заболеваемости среди всех регионов Организации Объединенных Наций — 12 605 случаев на 100 000 населения. Этот показатель примерно вдвое выше общемирового совокупного уровня заболеваемости, составляющего 6339 случаев на 100 000 населения. При этом коэффициент смертности от инфекции в регионе ЕЭК ниже среднемирового показателя (1,45 %), несмотря на самый высокий абсолютный показатель совокупной смертности — 183 умерших на 100 000 населения, что можно объяснить гораздо большей долей полностью вакцинированного населения (охват иммунизацией в регионе ЕЭК составляет 56,02 %) по сравнению с другими регионами Организации Объединенных Наций.

С. Регион Экономической комиссии для Латинской Америки (ЭКЛАК)

Экономические показатели

28. Хотя в 2020 году регион понес самые большие убытки в мире в связи с COVID-19, после кризиса COVID-19 экономика региона ЭКЛАК смогла восстановиться: после сокращения на рекордные 7,4 % в 2020 году (WESP 2022) ВВП региона, согласно оценкам, вырос на 6,5 % в 2021 году. Однако пандемия, по всей видимости, оставила глубокие шрамы на экономике региона, что проявляется в росте безработицы и распространении бедности, усилении неравенства и увеличении бремени задолженности.

29. Сокращение туризма и объема денежных переводов из Соединенных Штатов Америки привело к тому, что в 2020 году Центральная Америка (за исключением Мексики) и страны Карибского бассейна погрузились в глубокую рецессию, а процент снижения ВВП многих островных государств выражался двузначными величинами. При этом, если предположить, что темпы вакцинации вырастут, а большинство ограничений на международные поездки будут сняты, к концу 2021 года регион, скорее всего, быстро восстановится, а в 2022 году вернется к тенденции роста, наблюдавшейся до пандемии⁷.

30. В регионе ЭКЛАК наблюдается значительное оживление торговли. По сравнению с третьим кварталом 2020 года общая стоимость импорта товаров в регионе увеличилась на 50 %, а общая стоимость экспорта — на 43 %. По сравнению с аналогичным периодом 2019 года общая стоимость импорта увеличилась на 23 %, а общая стоимость экспорта — на 26 %.

Эпидемиологическая обстановка

31. В регионе ЭКЛАК совокупный уровень заболеваемости составляет 7752 случая на 100 000 населения, что выводит его на второе место в мире после региона ЕЭК. Однако в настоящее время в регионе фиксируется самый высокий коэффициент смертности от заболевания — 1,81 %, что превышает среднемировой уровень. Доля полностью вакцинированного населения составляет 51,07 %.

Д. Регион Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)

Экономические показатели

32. В третьем квартале 2021 года объем экспорта в Азии вырос на четверть по сравнению с периодом до пандемии, а объем импорта увеличился на 21 %. Возобновился устойчивый рост общего объема международной торговли. Объем

⁷ ЮНКТАД, Доклад о торговле и развитии, 2021 год, https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2021_en.pdf.

экспорта в странах Тихоокеанского региона в третьем квартале 2021 года вырос на 47 % по сравнению с 2020 годом и на 29 % по сравнению с 2019 годом, в то время как объем импорта по сравнению с 2020 и 2019 годами увеличился всего на 18 % и 14 % соответственно⁸.

Эпидемиологическая обстановка

33. Совокупный показатель заболеваемости в регионе ЭСКАТО составляет 3101 случай на 100 000 населения, что значительно ниже общемирового показателя (6339 случаев на 100 000 населения). Однако уровень смертности от заболевания в регионе (1,36 %) относительно высок. Кроме того, в регионе относительно высока доля полностью вакцинированных — 49,62 %.

Е. Регион Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА)

Экономические показатели

34. В 2021 году ВВП региона вырос на 4,7 % после сокращения на 3,4 % в 2020 году (WESP 2022). По сравнению с аналогичным периодом 2020 года ЭСКЗА отмечает значительное увеличение объема международной торговли. В третьем квартале 2021 года общий объем импорта товаров увеличился на 34 % по сравнению с предыдущим годом, а общий объем экспорта — на 42 % по сравнению с предыдущим годом. Однако для возвращения к средним стабильным показателям, отмечавшимся до пандемии, потребуется еще некоторое время. В настоящее время объемы импорта и экспорта товаров увеличились на 18 % и 19 % по сравнению с 2019 годом⁹. В основном на это повлияло снижение цен на нефть и спроса на нее. По оценкам ЮНКТАД, росту экономической активности в регионе ЭСКЗА способствует восстановление глобального спроса, постепенное повышение мировых цен на нефть и рост объемов производства¹⁰.

Эпидемиологическая обстановка

35. В регионе ЭСКЗА совокупный показатель заболеваемости составляет 5095 случаев на 100 000 населения. Это ниже общемирового показателя (6339 случаев на 100 000 населения). Число заболевших и умерших в регионе остается относительно низким, а уровень смертности (1,11 %) является самым низким среди всех регионов ООН. Однако доля полностью вакцинированного населения в регионе относительно невысока — всего 31,09 %.

У. Обзор воздействия на транспорт в разбивке по видам транспорта и мерам реагирования

36. В основе вышеуказанных региональных тенденций лежат отраслевые тенденции и меры реагирования в сфере транспорта. Во второй год пандемии автотранспортные предприятия и их сотрудники подвергались непропорциональному негативному воздействию, хотя характер этого воздействия был не таким, как в первый год. Резкое увеличение спроса, продолжающиеся ограничения по причине COVID-19, нехватка водителей и резкое повышение цен на топливо создали комплекс условий, которые усилили сбои в работе цепочек поставок. Последовавшие за этим проблемы с трудовыми ресурсами, рост цен на топливо и связанные с пандемией ограничения в отрасли, а также текучесть кадров и череда банкротств среди водителей

⁸ UNCTAD, Global Trade Update, November 2021, https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2021d4_en.pdf.

⁹ UNCTAD, Global Trade Update, November 2021, https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2021d4_en.pdf.

¹⁰ ЮНКТАД, Доклад о торговле и развитии, 2021 год, https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2021_en.pdf.

еще больше дестабилизировали транспортные системы и усугубили сбои в работе цепочек поставок.

37. Воздействие на железнодорожный транспорт было более неоднозначным как на глобальном, так и на региональном уровне. По сравнению с автомобильным транспортом в работе железнодорожного транспорта сбоев было относительно меньше, даже на пике первого этапа пандемии. В то время как грузовые автомобили простаивали в заторах, железные дороги обеспечивали бесконтактные перевозки больших объемов грузов, в том числе на дальние расстояния, благодаря значительно меньшему требуемому числу сотрудников и фиксированным маршрутам. Поскольку железнодорожным составам требуется меньше таможенных процедур и тестов на коронавирус, они не создавали заторов на границах. Безусловно, пандемия наложила на компании по перевозке грузов определенный отпечаток, связанный с воздействием на отрасль в целом, что привело к снижению спроса по причине уменьшения объемов производства, в частности автомобильной и сталелитейной промышленности.

38. Внутренний водный транспорт серьезно пострадал от вспышки COVID-19, которая привела к резкому сокращению объемов грузов, перевозимых этим видом транспорта, особенно в период с марта по июнь 2020 года. Еще сильнее эти затруднения отразились на пассажирских перевозках и передвижении экипажей судов, в том числе в целях замены членов экипажа. Кроме того, существенные затруднения стало вызывать продление судовых свидетельств и удостоверений членов экипажа. Из-за сбоев в работе цепочек поставок некоторые порты и внутренние терминалы столкнулись с проблемой скопления пустых контейнеров, которая привела к перегруженности контейнерных площадок и перебоям в ежедневной работе.

39. Что касается цепочки поставок, обслуживаемой морским транспортом, то темпы роста морских перевозок были слабыми еще в 2019 году, составляя 0,5 %, однако в 2020 году они снизились еще на 3,8 %, а общий объем перевозок упал до 10,65 миллиарда тонн, сократившись на 422 миллиона. В 2020 году на развивающиеся страны, включая страны Азии с переходной экономикой, будет приходиться 60 % мировой погрузки (экспорта) и 70 % выгрузки (импорта) товаров. Значительная часть этого роста пришлась на Восточную Азию, особенно на Китай; кроме того, наблюдался резкий рост объемов на транстихоокеанском маршруте контейнерных перевозок, связывающем Восточную Азию с Северной Америкой. Меньшая доля перевозок выполнялась в развитых странах, на которые приходилось 40 % мирового морского экспорта товаров (погрузки) и 31 % импорта товаров (выгрузки). В Латинской Америке и Африке сохранялись небольшие доли от общего объема перевозок¹¹.

40. Поскольку пандемия COVID-19 привела к резкому снижению спроса, одной из мер реагирования морских перевозчиков стало сокращение предложения путем отмены рейсов. Число аннулированных рейсов значительно возросло. Такие сокращения объема со стороны крупных перевозчиков позволили избежать снижения цен на услуги контейнерных перевозок, однако высокий уровень задолженности контейнерных перевозчиков по-прежнему создает риск неплатежеспособности. Кроме того, несмотря на сокращение объемов контейнерных перевозок, цены на грузовые перевозки резко выросли. Особенно ярко это проявилось в сентябре 2021 года, когда цена достигла нового максимума — более 10 900 долл. США. Это обусловлено тем, что контейнерные перевозки, в силу их сложности и трансконтинентального характера, серьезно пострадали от пандемии COVID-19 и связанных с ней событий, таких как закрытие или перегруженность портов, нехватка рабочей силы, а также дефицит новых грузовых контейнеров. Помимо этого, объем импорта из Азии в Соединенные Штаты Америки в 2021 году увеличился приблизительно на 40 % по сравнению с 2019 годом, в то время как объем экспорта остался примерно на том же уровне. В результате всех этих факторов перевозчики не смогли задействовать свои мощности и полностью удовлетворить спрос на контейнерные перевозки (который продемонстрировал лишь незначительный рост по сравнению с 2019 годом), что

¹¹ Обзор морского транспорта, 2021 год, ЮНКТАД, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf.

привело к повышению фрахтовых ставок до рекордных уровней. Еще один связанный с этим фактор — рост стоимости топлива в период пандемии.

41. Что касается воздушного транспорта, то международные пассажирские и грузовые авиаперевозки характеризовались значительными перебоями, причем, учитывая закрытие границ и требование карантина для пассажиров международных рейсов, сложившаяся ситуация была даже хуже, чем в сфере внутреннего транспорта. В апреле 2020 года международные пассажирские авиаперевозки практически прекратились, а объем грузовых авиаперевозок составил всего 20 % от показателя предыдущего года. На грузовые авиаперевозки пандемия COVID-19 воздействует в меньшей степени, чем на пассажирские, учитывая, что международные пассажирские авиаперевозки во время пандемии практически не осуществлялись. Тем не менее, хотя колебания темпов роста грузоместимости воздушных судов по-прежнему демонстрируют положительную динамику, общий рост грузоместимости с 2020 года остается отрицательным, поскольку значительную часть грузовых авиаперевозок по-прежнему составляют грузы, перевозимые на борту пассажирских самолетов.

42. Однако грузовые авиаперевозки сыграли важную роль в своевременной доставке дорогостоящих товаров в период перегруженности инфраструктуры морского транспорта. Дополнительную поддержку этой подотрасли оказал внезапный ажиотажный спрос на медицинские приборы и СИЗ в начале пандемии и последующий рост объема электронной торговли. В связи с этим авиакомпании, столкнувшиеся с нехваткой средств, переоборудовали пассажирские самолеты в грузовые в поисках альтернатив для снижения своих финансовых убытков. Это изменение привело к увеличению доходов от грузовых перевозок на 50 % в первом квартале 2021 года по сравнению с предыдущим годом, однако этого оказалось недостаточно, чтобы компенсировать резкое снижение пассажиропотока, которое привело к падению общих доходов на 65 %¹². Как показано на рисунке ниже, общий доход грузовых авиакомпаний, по оценкам, начнет восстанавливаться еще до окончания пандемии COVID-19.

VI. Политические меры реагирования и важнейшая роль укрепления устойчивости цепочек поставок

43. Призывы к географической диверсификации цепочек поставок и увеличению объемов местного производства усилились — в значительной степени по причине серьезных сбоев в работе производственно-сбытовых цепочек, о которых говорилось ранее в настоящем документе, а также из-за того, что вопросы безопасности поставок стали более значимыми по отношению к соображениям, касающимся эффективности и затрат. Что касается прогнозов, то, согласно заявлениям ЮНКТАД, в связи с пандемией COVID-19 задачи компаний, вероятно, будут переориентированы на повышение устойчивости цепочек поставок путем их укорочения, что приведет к снижению риска сбоев в их работе и повышению самообеспеченности¹³. ЮНКТАД также прогнозирует постепенную активизацию процессов возвращения ранее перенесенных в другие страны производств в страны базирования либо в близлежащие страны. Согласно докладом ЮНКТАД¹⁴, пандемия COVID-19 серьезно отразилась на глобальных потоках прямых иностранных инвестиций, которые в 2020 году сократились на треть и составили 1 трлн долл. США (что значительно ниже низшей точки, зафиксированной по итогам мирового финансового кризиса десятилетней давности). Особенно сильно пострадали инвестиции в промышленные предприятия и новые инфраструктурные проекты в развивающихся странах.

44. Если эти первые признаки свидетельствуют о более долгосрочных изменениях глобального разделения труда в производственной сфере, то существует риск того, что

¹² https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2021_en.pdf.

¹³ ЮНКТАД (2020 год). Доклад о мировых инвестициях, 2020 год — Международное производство после пандемии, Организация Объединенных Наций.

¹⁴ ЮНКТАД (2021 год), Доклад о мировых инвестициях, 2021 год — Инвестиции в устойчивое восстановление, Организация Объединенных Наций.

в среднесрочной и долгосрочной перспективе для обеспечения поставок важнейших товаров и услуг правительства выберут стратегии производства, включающие возвращение (репатриацию) ранее перемещенных производств в страну базирования в качестве предпочтительной стратегии управления рисками. Эти стратегии, в свою очередь, могут повлиять на достижение важнейших целей устойчивого развития, включая сокращение масштабов нищеты во всем мире. Фактически, с начала 1990-х годов движущей силой, избавившей миллиарды людей от нищеты, было именно развитие глобальных цепочек поставок, позволившее неблагополучным регионам участвовать в глобальном распределении производства и получать выгоды для развития на устойчивой основе. Однако сегодня этот важный фактор развития находится под угрозой.

45. Таким образом, становится очевидно, что восстановление устойчивости и прочности цепочек поставок — это не только самоцель, в частности для транспортной отрасли, ее операторов и сотрудников. Это также и средство реализации более высокой цели — обеспечить, чтобы достижения в области развития во всем мире не были обращены вспять.

VII. Роль конвенций Организации Объединенных Наций по внутреннему транспорту и международной системе регулирования в деле усиления устойчивости отрасли внутреннего транспорта в условиях глобальной пандемии

46. В ходе своих восьмидесят третьей (25–28 февраля 2020 года) и восьмидесят четвертой (23–26 февраля 2021 года) пленарных сессий Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) взял на себя руководящую роль в содействии формированию консенсуса в отношении ведущей роли транспорта в глобальном процессе восстановления после пандемии и укреплении устойчивости к кризисам в будущем, в том числе путем одобрения Министерской резолюции «Укрепление надежной связанности внутреннего транспорта в чрезвычайных ситуациях: настоятельный призыв к согласованным действиям» (ECE/TRANS/304, приложение I).

47. В условиях пандемии Комитет и его вспомогательные органы продолжили разработку и внедрение нового поколения правовых инструментов, поддерживающих цифровизацию/компьютеризацию транспортных и пограничных процедур, а также развертывание существующих механизмов и сетей для ускорения экономического восстановления в договаривающихся сторонах в период после пандемии COVID-19 в рамках поддержки усилий государств-членов по устойчивому восстановлению. Эти меры включают использование и ускорение цифровизации/компьютеризации существующих правовых инструментов в области транспорта и процедур пересечения границ, таких как eTIR и eCMR. Ускоренное развитие международной системы eTIR и ее продвижение в качестве инструмента, поддерживающего безбумажные, бесперебойные и бесконтактные операции по пересечению границ, на фоне мер содействия открытости границ и обеспечения защиты от вируса для водителей и сотрудников таможни были положительно восприняты договаривающимися сторонами МДП. К настоящему времени с просьбой о подключении к международной системе eTIR официально обратились 16 договаривающихся сторон.

48. Кроме того, с опорой на сеть государств-членов/договаривающихся сторон и ключевых заинтересованных сторон из числа представителей транспортной отрасли, созданную в соответствии с основополагающими правовыми документами, в рамках подпрограммы был учрежден «Центр мониторинга ситуации с пересечением границ в связи с COVID-19» — платформа, позволяющая получать актуальную информацию о текущем положении дел в 174 государствах — членах Организации Объединенных Наций, в том числе об их национальной практике и мерах, принятых в ответ на пандемию.

49. Потенциально важное значение для договаривающихся сторон в борьбе с пандемиями и трансграничными чрезвычайными ситуациями имеют следующие конвенции Организации Объединенных Наций, относящиеся к компетенции КВТ (ECE/TRANS/2021/4):

- Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 года);
- Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 года);
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR).

50. Комитет по внутреннему транспорту, являющийся головным органом рабочих групп, которые занимаются вопросами одноmodalных/интерmodalных перевозок, а также отвечают за упрощение процедур пересечения границ (SC.1, SC.2, SC.3, WP.5, WP.24 и WP.30), обладает уникальными возможностями для содействия обсуждению вопросов международного управления чрезвычайными ситуациями в качестве инструмента повышения устойчивости систем внутреннего транспорта к внешним потрясениям (см. ECE/TRANS/2022/19).
