Анализ лучших международных практик применения новых технологий для развития международных транспортных коридоров (маршрутов)

При принятии решений в области управления и развития международных транспортных коридоров необходимо учитывать международный опыт и передовые практики, успешно применяемые в мире.

Лучшие практики, используемые в рамках существующих транспортных коридоров, могут быть адаптированы с учётом особенностей конкретных коридоров, включая географические, экономические и правовые условия, и в дальнейшем применены для повышения эффективности их работы.

Эффективное управление транспортными коридорами требует от координирующих органов МТК (международный транспортный коридор) выполнения своих функций в соответствии с принятыми стратегическими планами и годовыми рабочими программами. Наилучшие результаты могут быть достигнуты при активном взаимодействии всех заинтересованных сторон (органов государственной власти, координирующих органов МТК, перевозчиков, грузоотправителей и поставщиков транспортных услуг).

Для повышения эффективности коридора и снижения транспортных издержек необходимо обеспечить наличие достаточной и эффективной физической инфраструктуры (объекты портовой инфраструктуры, автомобильные и железные дороги, грузовые терминалы, пункты пропуска).

В качестве предложений целесообразно:

развитие приграничной инфраструктуры, включая расширение пропускной способности пунктов пропуска через государственные границы и оснащение их современными технологиями досмотра;

цифровизация перевозочного процесса и продвижение электронного документооборота;

создание «Единого окна» для организации перевозок в формате цифровой платформы;

применение цифровых инструментов в управлении мультимодальными перевозками.

Помимо инфраструктурных проблем, следует устранять торговые и транспортные барьеры путём гармонизации отдельных законодательных и нормативных правовых актов в странах-участниках коридора.

В рамках проведенного анализа также сделан обзор лучших международных практик применения новых технологий в интеграционных объединениях.

Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН)

Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) способствует применению новых технологий на транспорте через разработку и внедрение новых правил и стандартов, координацию проектов, а также обмен передовым опытом между странами-членами. ЕЭК ООН работает в таких областях, как цифровая трансформация транспорта, развитие «умных» транспортных систем, автоматизация и внедрение экологически чистых технологий, а также повышение безопасности перевозок.

Ключевые направления деятельности ЕЭК ООН в сфере новых транспортных технологий:

Регулирование и стандартизация:

ЕЭК ООН разрабатывает и принимает международные нормативные акты и технические стандарты, которые способствуют внедрению инноваций в транспортную отрасль, включая электронные транспортные документы, цифровые платформы и автоматизированные системы управления.

Цифровизация и «умные» транспортные системы:

Комиссия поддерживает разработку и внедрение цифровых технологий, которые повышают эффективность, безопасность и устойчивость транспорта. Это включает в себя «умные» городские транспортные системы, использование данных для оптимизации перевозок и развитие цифровых сервисов для пассажиров и грузоотправителей.

Цифровые коридоры

ЕЭК ООН и СЕФАКТ ООН готовят Публичный обзор: Белую книгу о трансграничных мультимодальных цифровых коридорах для нормативно-правового регулирования перемещения данных о грузах и информации о статусе груза для упрощения процедур торговли.[1]

Согласно указанного исследования цифровой коридор — это электронная платформа, которая соединяет несколько торговых экосистем (например, системы воздушного, морского и наземного сообщения или системы «единого окна») для обмена статусом деловой активности и соответствующей информацией о грузах.

---

[1] https://uncefact.unece.org/pages/viewpage.action?pageId=200507458
https://uncefact.unece.org/pages/worddav/preview.action?fileName=WP-CrossBorderMultimodalDigitalCorridors.docx&pageId=200507458
https://uncefact.unece.org/pages/worddav/preview.action?fileName=WP-CrossBorderMultimodalDigitalCorridors_CommentLog.docx&pageId=200507458

Цифровой грузовой коридор между двумя странами имеет большое значение в любой торговле. Он улучшает видимость груза и оптимизирует поток данных о грузе от пункта отправления до пункта назначения и наоборот. Совместно созданные цифровые коридоры облегчают поток информации в цепочке заинтересованных сторон и оптимизируют видимость груза по всей сети заинтересованных сторон. Эти цифровые коридоры данных могут развиваться от соединения одной грузовой сети, такой как сообщество аэропортов/портов в одной стране, к сообществу аэропортов/портов в другой стране.

Публичный обзор содержит выводы и рекомендации.

Приведем некоторые из них.

«Потребность в оцифровке трансграничных процессов, которые облегчают глобальную торговлю, отражает объем и сложность потоков грузов. Продавцы, покупатели, грузоотправители и грузополучатели ожидают постоянной видимости своих грузов и последовательного и прозрачного применения пограничных и коммерческих процедур. Независимо от того, перемещается ли груз воздушным, морским, железнодорожным или автомобильным транспортом, эти фундаментальные ожидания постоянны. Как изначально предлагалось в Рекомендации 33 Организации Объединенных Наций и развивалось в исследованиях СЕФАКТ ООН, цифровые решения признаны необходимыми для эффективного потока мировой торговли.

В то время как единая изолированная система сообщества грузовых перевозок обеспечивает широкий спектр преимуществ для своих участников, объединение систем сообщества грузовых перевозок посредством цифровых коридоров усиливает эти преимущества. Обмен информацией о грузе, вводимой в пункте отправления и используемой в пункте назначения, превосходит повторный ввод той же информации на последующих этапах. Для реализации полного потенциала цифрового коридора потребуется тесное сотрудничество между таможенными и другими пограничными службами двух стран и реализация законов, основанных на структуре Закона об уточнении законного использования данных за рубежом.

Создание правовой базы, ориентированной на данные.

Свободный поток информации в цифровом формате должен быть принят для достижения всех преимуществ цифровизации торговли и работы цифровых коридоров. Существуют такие стратегии, как GDPR, многохостовые структуры и очень высокие уровни шифрования как часть обязательств по безопасности данных, и они должны использоваться при разработке политик и формулировании

соответствующих процедур. Эта правовая база должна включать политики, основанные на структуре Clarifying Lawful Overseas Use of Data Act.

Внедрение справочных моделей данных СЕФАКТ ООН.

Этот корпус исследований обеспечивает наилучшую основу для разработки и построения политик и процедур для содействия трансграничной торговле. Модели справочных данных четко идентифицируют информацию о грузе, которая является общей и неизменной в цепочке поставок.

Эти модели также идентифицируют стороны и типы транзакций, которые являются существенными элементами операций цепочки поставок. Повторное использование информации о грузе является лучшим способом уменьшить количество ошибок, повысить эффективность и гарантировать, что незаконная деятельность будет быстро выявлена и пресечена.

Применяя эту информацию, политики и процедуры могут быть быстро и, что более важно, единообразно установлены по всему миру.

Эволюция глобальной торговли бросает вызов возможностям устаревшей, нецифровой системы справляться с этим.

Основываясь на Рекомендации ООН № 33, направленной на систему «единого окна», которая призвана упростить ввод и использование информации о грузах, развертываются цифровые коридоры для соединения систем сообщества грузоперевозчиков, которые создают цифровые узлы и связи для облегчения сбора и распространения информации о грузах и статусе каждой партии».

Автоматизация и автономный транспорт:

ЕЭК ООН работает над созданием правовой базы и стандартов для развития и безопасной интеграции автономного транспорта, что является одним из ключевых направлений инноваций на транспорте.

Экологические и «зеленые» технологии:

Комиссия продвигает внедрение экологически чистых технологий, таких как электрический и водородный транспорт, а также другие инновации, направленные на снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Обмен опытом и международное сотрудничество:

ЕЭК ООН выступает платформой для обмена передовым опытом между странами-членами, а также для реализации совместных проектов, направленных на внедрение новых технологий и повышение эффективности транспортной системы в целом.

Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН)

Основные задачи ЭСКАТО ООН в сфере транспорта включают содействие устойчивому развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, улучшение инфраструктуры, развитие интегрированных транспортных коридоров, а также повышение безопасности и эффективности транспортных систем для содействия социально-экономическому развитию стран региона.

Проекты ЭСКАТО ООН в сфере транспорта направлены на развитие устойчивых, интегрированных и безопасных транспортных систем в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая проекты по модернизации трансграничной транспортной инфраструктуры (например, Азиатская сеть автомагистралей и Международная сеть железных дорог), продвижение электрического транспорта, развитие устойчивых логистических цепочек, а также содействие транспортной безопасности и цифровизации транспортного сектора.

Содружество Независимых Государств (СНГ)

В рамках СНГ Исполкомом СНГ ведется активная деятельность по реализации основополагающих документов и решений высших органов СНГ, регламентирующих сотрудничество в транспортной сфере на пространстве СНГ и направленная на содействие формированию общего транспортного пространства государств – участников СНГ, в том числе эффективное функционирование морского, автомобильного и внутреннего водного транспорта во взаимодействии с другими видами транспорта, совершенствование их организационной структуры, обеспечение условий транзита грузов, охраны окружающей среды, безопасности перевозок пассажиров и сохранности грузов.

В целях координации и развития транспорта в рамках СНГ функционируют соответствующие структуры, такие как, координационное транспортное совещание, Межправительственный совет дорожников, Совет по авиации и использованию воздушного пространства, Совет по железнодорожному транспорту.

В этом направлении принят ряд документов, среди которых можно выделить, к примеру, приоритетные направления сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 года (утверждены Решением Совета глав правительств СНГ о Приоритетных направлениях сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2030 года от 29 мая 2020 года).

В целях расширения и углубления сотрудничества транспортных министерств и ведомств государств – участников СНГ в сфере развития международных

транспортных коридоров (МТК СНГ) путем реализации согласованных мер по совершенствованию их функционирования утвержден План действий по оптимизации инфраструктуры и развитию международных транспортных коридоров, проходящих по территориям государств – участников СНГ, на период до 2030 года (Решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 24 мая 2024 года). Основной целью реализации Плана действий является обеспечение условий для оптимизации инфраструктуры и развития МТК СНГ, эффективной транспортировки и транзита грузов между государствами – участниками СНГ, развития транспортно-логистического потенциала Содружества, создания на пространстве СНГ современных логистических систем, развития мультимодальных перевозок, повышения качества и доступности транспортных услуг.

В части цифровизации:

- на заседании Совета глав правительств стран Содружества Независимых Государств 12 декабря 2024 года подписан Меморандум о сотрудничестве в области цифровой трансформации транспортного комплекса.

Меморандум направлен на расширение и углубление межгосударственного сотрудничества в области цифровой трансформации транспортного комплекса государств СНГ и прежде всего на создание необходимых и достаточных условий для институциональных и инфраструктурных преобразований в целях построения цифровой транспортной инфраструктуры.

В соответствии с положениями документа взаимодействие правительств государств СНГ будет направлено на содействие обеспечению цифрового суверенитета путем создания, применения и развития цифровых платформ и решений; стремление к созданию современной информационной инфраструктуры транспортного комплекса государств Содружества; содействие формированию государствами взаимовыгодных кооперационных связей, направленных на развитие информационного пространства в транспортной отрасли.

- на заседании Совета глав правительств стран Содружества Независимых Государств 29 сентября 2025 года утверждена Стратегия цифровизации основных мультимодальных транспортных коридоров.

Согласно документу, взаимодействие в данной сфере будет направлено в том числе на создание единого цифрового пространства для обмена данными между участниками перевозочного процесса, внедрение цифровых форм передачи данных о грузах, транспортных средствах и сопроводительных документах, оптимизацию логистических процессов через автоматизацию таможенного контроля и

декларирования, интеграцию цифровых решений международных транспортных коридоров СНГ с международными системами логистики и торговли, разработку и развитие системы маркировки и кодирования товаров для обеспечения отслеживаемости грузов.

Европейский Союз (ЕС)

Основным направлением для повышения эффективности транспорта в ЕС стала либерализация рынка транспортных услуг. Началом процесса либерализации транспортных услуг ЕС можно считать включение сферы транспорта в Единый европейский акт 1986 года.

Начиная с 1986 года после публикации официального документа о развитии транспорта (так называемой «Белой книги»), наднациональные органы управления провозгласили об «открытии» транспортного рынка.

Белая книга декларировала следующие направления и приоритеты:

- совершенствование инфраструктуры на транспорте в Союзе;
- интеграция всех видов транспорта и инфраструктуры по всем государствам в единую европейскую транспортную систему (сеть);
- развитие транзитных перевозок, как внутрирегиональных, так и с другими государствами;
- снижение вредного воздействия транспорта на экологию Союза, разработка соответствующих программ;
- повышение уровня транспортной безопасности;
- внедрение принципа энергосбережения на транспорте;
- увеличение парка транспортных средств, возможности выбора вида транспорта гражданами;
- ликвидация определённых таможенных, технико-технологических и других барьеров на рынке транспортных услуг;
- устранение излишнего и необоснованного транспортного контроля на границах внутри Европейского Союза;
- исключение любой дискриминации в части доступа перевозчиков на рынок транспортных услуг, стимулирование свободной конкуренции

Следующая «Белая книга» была принята в декабре 1992 года.

В ней была заложена база для формирования институциональной основы в механизме создания общего транспортного пространства в ЕС. Это объясняется тем, что в данном документе впервые было провозглашено делегирование и

распределение полномочий между национальными и наднациональными органами управления транспортной системой Европейского союза.

Также отмечена важность создания крупного инфраструктурного транспортного проекта, имеющего огромной значение для всего Союза – создание Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T). Основу её составляли десять Панъевропейских транспортных коридоров, обеспечивающих и гарантирующих беспрепятственную транспортировку грузов и пассажиров по направления Европа-Азия.

Целью TEN-T является улучшение транспортных связей внутри ЕС для облегчения передвижения людей и товаров, и включает создание транспортных коридоров и осуществление приоритетных проектов, финансирование которых обеспечивается Европейским инвестиционным банком, фондом сплоченности, структурными фондами и фондом TEN-T.

Следует отметить, что несмотря на это, потребности в финансировании никогда не удовлетворялись полностью, поэтому создание транспортной сети продвигается сравнительно медленно.

В 2001 году ЕС вышла следующая «Белая книга» под названием «Белая книга «Европейская транспортная политика до 2010 года: время решать». Основной смысл данного программного документа был направлен на ликвидацию существующих на тот момент времени барьеров, изъятий и ограничений в сфере транспортной интеграции.

В 2011 году представлена Белая книга «Транспорт 2050», действующая в настоящее время. Она содержит порядка 40 инициатив и предполагается выделение с 2010 по 2050 год только на инфраструктуру 1500 млрд. евро.

Трансъевропейская транспортная сеть (TEN-T)

Успешная координация развития транспортной инфраструктуры вдоль транспортных коридоров, осуществляется в рамках трансъевропейской транспортной сети (TEN-T). Программа обладает значительными ресурсами для обеспечения соответствия приоритетных транспортных связей между всеми государствами-членами установленным общеевропейским стандартам. Развитие транспортной инфраструктуры ЕС в значительной степени финансируется Европейским фондом регионального развития (ERDF).

TENtec — это информационная система Европейской комиссии, предназначенная для координации политики Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), а также для мониторинга соответствия транспортной инфраструктуры

стандартам TEN-T. Система предоставляет оперативную информацию для общественности через интерактивные карты. На портале также публикуется систематический обзор исполнения бюджета и реализации проектов, финансируемых в рамках Фонда объединения Европы (CEF).

Международная морская организация (ИМО)

ИМО - специализированное учреждение ООН, отвечающее за международную безопасность судоходства, предотвращение загрязнения моря судами и обмен информацией в области морского транспорта. ИМО разрабатывает и поддерживает международные правила и конвенции, чтобы сделать морские перевозки безопасными, а окружающую среду защищенной от вредных воздействий.

В настоящее время ИМО ведется работа по разработке комплексной стратегии цифровизации мирового судоходства, которая позволит использовать новейшие технологии для повышения эффективности, безопасности и устойчивости отрасли. Стратегия ИМО по цифровизации морского судоходства должна быть принята до конца 2027 года.

Всемирная таможенная организация (ВтамО)

ВтамО осуществляет разработку, внедрение и обновление международных Конвенций и других правовых инструментов в области таможенного дела. В настоящее время ВТамО является депозитарием 17 международных конвенций, регулирующих различные направления таможенной деятельности. В ее рамках осуществляется техническая разработка методов определения таможенной стоимости и правил происхождения товаров.

Важнейшим этапом деятельности Всемирной таможенной организации за последние годы стала подготовка и внедрение обновленной версии Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция).

Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)

В части совершенствования международного транспортного права и гармонизации правовых документов ОСЖД проводит работу по унификации ЦИМ/СМГС.

Международный Координационный совет по трансъевразийским перевозкам (КСТП)

Реализуется проект «Электронный поезд», направленный на оптимизацию документооборота международных грузовых перевозок на основе разработки и

внедрения сквозных информационных технологий с использованием электронных юридически значимых перевозочных и коммерческих документов.

Таким образом, применение лучших международных практик в области управления и развития международных транспортных коридоров требует комплексного подхода, включающего развитие инфраструктуры, гармонизацию нормативно-правовой базы, цифровизацию процессов, мобилизацию финансовых ресурсов и подготовку кадров. Успешные примеры, такие как трансъевропейская транспортная сеть, Транскаспийский международный транспортный маршрут, коридоры ЦАРЭС, Северный и Центральный, демонстрируют, что комплексный подход обеспечивает снижение транспортных издержек и рост эффективности транспортных маршрутов.

В Организации Объединенных Наций в Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ ООН) выделяет следующие примеры успешных практик применения технологий развития транспортных коридоров:

Регулярная разработка стратегических планов реализации приоритетных программ и проектов.

Координирующие органы транспортных коридоров должны регулярно разрабатывать стратегические планы реализации приоритетных программ и проектов. Развитие транспортной инфраструктуры, гармонизация стандартов, а также укрепление институционального потенциала требуют систематического планирования.

Европейский союз развивает программу трансъевропейской транспортной сети (TEN-T), состоящей из «базовой» сети, расширенной «базовой» сети и комплексной сети. Основная сеть включает в себя наиболее важные связи между крупными городами и транспортными узлами ЕС, в соответствии с планом её формирование должно быть завершено к 2030 г.

Формирование расширенной транспортной сети запланировано на 2040 г. Комплексная сеть, соединяющая все регионы ЕС с основной сетью должна быть завершена к 2050 году. Стратегические цели программы закреплены в Регламенте (ЕС) № 2024/1679 Европейского парламента и Совета Европейского союза.

Координация между странами-участницами транспортного коридора необходима для обеспечения достаточной и эффективной транспортной инфраструктуры на всех его участках. Развитие транспортной инфраструктуры

посредством определения приоритетных направлений работы и скоординированной мобилизации ресурсов является ключевым фактором успешного функционирования коридоров. Такая координация эффективно осуществляется в Северном и Центральном коридорах (Восточная Африка), в коридорах ЦАРЭС, а также в проектах Европейского союза в рамках сети TEN-T.

Координация строительства, обслуживания и модернизации приоритетных объектов инфраструктуры вдоль транспортных коридоров.

Северный коридор

Соглашения по Северному и Центральному коридорам в Восточной Африке содержат четкие положения о координации развития автомобильных и железных дорог, трубопроводов и пунктов пропуска. В этом контексте страны-участницы коридоров согласовывают и координируют действия по развитию транспортной инфраструктуры, входящей в состав установленных маршрутов коридора.

Секретариат Комитета координации транзитных перевозок и транспортировки по Северному коридору (NCTTCA) совместно с национальными дорожными агентствами, железнодорожными компаниями и администрациями морских портов ежегодно проводит мониторинг состояния инфраструктуры коридора, определяет приоритетные направления развития и планирует необходимые меры по модернизации.

Коридоры ЦАРЭС.

Программа регионального экономического сотрудничества ЦАРЭС предусматривает комплексное развитие инфраструктуры, включая автомобильные и железные дороги, грузовые терминалы и пункты пропуска. Реализация инфраструктурных проектов осуществляется на уровне отдельных государств при значительном финансировании со стороны Азиатского банка развития (ADB) и Китайской Народной Республики.

Инструменты упрощения торговых и транспортных процедур, а также гармонизация процедур пересечения границ.

Важную роль в контексте развития транспортных коридоров играет унификация стандартов транспортной инфраструктуры и процедур на всём протяжении коридора, включая процедуры проведения весового и габаритного контроля, функционирование пограничных пунктов одной остановки (one-stop border posts), а также принятие единых инструментов упрощения процедур торговли. Это способствует более эффективному взаимодействию между заинтересованными

сторонами, а также приводит к повышению качества управления пунктами пропуска и устранению узких мест на границах.

Концепция пограничного пункта одной остановки успешно функционирует в Центральном коридоре (Восточная Африка). В докладе *«One-Stop Border Post (OSBP)»* (2024 г.) Агентства развития Африканского союза отмечается, что переход на пункты пропуска одной остановки привел к значительному сокращению времени, затрачиваемого на пересечение границ (в среднем на 42%), а также оптимизации работы таможенных и других государственных органов.

Справочно:

Концепция пограничного пункта одной остановки предполагает, что транспортные средства, пересекающие границу, останавливаются только на одном из пограничных пунктов. На пограничном пункте одной остановки официальные представители сопредельных государств работают вместе на границе, в одном здании. Обычно такой пограничный пункт обслуживает прибывающие транспортные средства для проведения регулятивных процедур по въезду и выезду. Это может выражаться в:

- *совместном проведении процедур пограничного контроля между сопредельными государствами;*
- *упрощении процедур контроля документов и пересечения границы;*
- *сокращении времени, затрачиваемого на пересечение границы;*
- *проведении совместных осмотров (в случае необходимости).*

Среди инструментов упрощения процедур торговли также выделяют внедрение Единого административного документа (SAD) для таможенных операций. Например, в Южной Африке внедрение Единого административного документа впервые было протестировано на коридоре Транс-Калахари, а затем распространено на национальном уровне в нескольких странах.

Координация мобилизации ресурсов для реализации программ и проектов коридора.

Странам-участницам также необходимо привлекать дополнительные финансовые ресурсы, используя альтернативные источники финансирования для осуществления программ коридора. В случаях, когда для реализации крупных проектов требуется внешнее финансирование, страны, через которые проходит коридор, могут совместно обращаться к потенциальным кредиторам, таким как банки развития, для мобилизации необходимых средств.

Такой подход применяется странами Северного коридора при реализации масштабных проектов по реконструкции автомобильных дорог. Страны совместно привлекают финансирование от Африканского банка развития (AfDB), Всемирного банка и других международных партнеров по развитию.

Модернизация отдельных участков автодорог в рамках коридора LAPSSET в Кении и Эфиопии была профинансирована Африканским банком развития (AfDB) и

Европейским Союзом в качестве взаимосвязанных проектов, направленных на устранение критических пробелов в транспортной сети коридора, а также на развитие более широкой Трансафриканской автомагистрали Кейптаун — Каир.

Проекты развития Транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (TRACECA) изначально финансировались Европейским Союзом.

Европейский инвестиционный банк предоставил кредит на реконструкцию коридора Бейра в Мозамбике. В последние годы Китай стал одним из крупнейших инвесторов в транспортную инфраструктуру Африки, профинансировав такие проекты, как железные дороги Аддис-Абеба – Джибути и Найроби – Момбаса.

Распространение публичной информации о коридорах среди различных заинтересованных сторон, с указанием их преимуществ, ролей и обязательств участников.

Эффективное информирование способствует повышению осведомлённости и готовности заинтересованных сторон к реализации программ коридора. В этот процесс должно быть включено регулярное предоставление отчетности о достигнутом прогрессе в реализации ключевых этапов развития коридора.

Трансъевропейская транспортная сеть (TEN-T), Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ), программа ЦАРЭС, Северный коридор (Восточная Африка) и коридор Уолфиш-Бей располагают интерактивными коммуникационными платформами через свои веб-сайты.

На веб-сайте программы ЦАРЭС представлена информация о текущих и завершённых проектах, направленных на развитие транспортных коридоров в рамках программы. Сайт содержит подробные данные о финансировании, распределении инвестиций по странам и секторам, а также о ключевых инициативах в области транспортной инфраструктуры.

Создание и внедрение систем обмена информацией.

Разработка или адаптация платформы для обмена данными между таможенными органами и другими государственными органами стран коридора способствуют повышению эффективности работы МТК. В качестве инструмента в данном случае могут быть использованы система ASYCUDA и национальные механизмы «единого окна». Подобные платформы уже успешно функционируют в Северном и Центральном коридорах, а также в программе ЦАРЭС.

Справочно:

ASYCUDA – это компьютеризированная система управления таможней, которая охватывает большинство процедур внешней торговли. Система обрабатывает грузовые манифесты, таможенные декларации и процедуры учета. ASYCUDA обеспечивает электронный обмен данными между участниками ВЭД и таможенными органами. Программное обеспечение ASYCUDA разработано в Женеве, офисом ЮНКТАД.

Создание баз данных коридоров в рамках центров мониторинга коридоров.

Центры мониторинга транспортных коридоров представляют собой онлайн-инструменты для измерения и мониторинга эффективности коридоров. Цель их функционирования заключается в сборе, обработке и формировании отчетности на основании полученных данных. Такие центры предоставляют достоверную статистику для принятия решений по развитию транспортных коридоров. Данные мониторинга могут отображаться на информационных панелях коридоров (Corridor Performance Dashboards).

Подобные центры уже функционируют в Северном и Центральном коридорах, а в программе ЦАРЭС внедрена система мониторинга эффективности коридоров.

Развитие кадрового потенциала.

Эффективное управление коридорами требует подготовки квалифицированных кадров. Для этого следует развивать образовательные учреждения и программы. Так, с целью наращиванию кадрового потенциала, Секретариат Комитета координации транзитных перевозок и транспортировки по Северному коридору определил университет Бандари (Момбаса, Кения) в качестве центра подготовки специалистов в сфере организации перевозок, транспортного экспедирования и складской логистики.

В рамках программы ЦАРЭС функционирует Институт ЦАРЭС, занимающийся исследовательской и аналитической работой. Институт предоставляет рекомендации по развитию транспортных коридоров, организует образовательные программы и способствует обмену знаниями между представителями компетентных органов государств региона. Деятельность института охватывает ключевые сферы, включая транспортные коридоры, торговлю, энергетику и цифровую экономику.

Применение новых технологий на транспорте становится ключевым фактором повышения эффективности, безопасности и устойчивости транспортных систем. Наряду с лучшими практиками, можно выделить основные тренды в сфере транспорта, которые активно внедряются в различных странах:

Электрификация транспорта

Норвегия: Лидер по использованию электромобилей. Более 80% новых автомобилей, проданных в 2022 году, были электрическими. Страна активно развивает инфраструктуру зарядных станций и предоставляет налоговые льготы для владельцев электромобилей.

Китай: Крупнейший рынок электромобилей в мире. В таких городах, как Шэньчжэнь, весь общественный транспорт (автобусы и такси) переведен на электрическую тягу.

Автономные транспортные средства

США: Компании Waymo (Google) и Tesla активно тестируют автономные автомобили. В некоторых штатах, таких как Аризона и Калифорния, уже разрешена эксплуатация беспилотных такси.

Сингапур: Внедряет автономные автобусы и такси в рамках программы "Smart Nation". Это помогает снизить загруженность дорог и улучшить транспортную доступность.

Гиперлуп и высокоскоростные поезда

Япония: Сеть высокоскоростных поездов Shinkansen является образцом эффективности и безопасности. Поезда развивают скорость до 320 км/ч и перевозят миллионы пассажиров ежегодно.

Европа: Франция и Германия активно развивают сети высокоскоростных поездов (TGV и ICE). Также ведутся разработки в области гиперлупа (например, проект Hyperloop One).

Умные транспортные системы (ITS)

Южная Корея: В Сеуле внедрена интеллектуальная транспортная система, которая управляет светофорами, мониторит трафик и предоставляет данные в реальном времени для водителей и пассажиров.

Нидерланды: Используют умные дорожные знаки и датчики для оптимизации транспортных потоков и снижения заторов.

Беспилотные летательные аппараты (дроны)

Руанда: Дроны используются для доставки медицинских грузов в удаленные регионы. Это стало образцом для других стран в области логистики.

Австралия: Дроны применяются для мониторинга дорожного движения и доставки товаров в труднодоступные районы.

Цифровизация и блокчейн

Эстония: Лидер в цифровизации государственных услуг, включая транспорт. Использует блокчейн для управления логистикой и транспортными данными.

ОАЭ: В Дубае внедрена система блокчейн для управления цепочками поставок и логистикой, что повышает прозрачность и эффективность.

Зеленые технологии и устойчивое развитие

Швеция: Активно внедряет биотопливо и водородные технологии в общественном транспорте. В Стокгольме автобусы работают на биогазе.

Германия: Развивает водородные поезда (например, Coradia iLint), которые уже эксплуатируются на некоторых маршрутах.

Мультимодальные транспортные решения

Великобритания: В Лондоне внедрена система мультимодальной мобильности, которая интегрирует общественный транспорт, каршеринг, велопрокат и пешеходные маршруты в единую платформу (например, приложение Citymapper).

Финляндия: В Хельсинки работает система MaaS (Mobility as a Service), которая позволяет планировать поездки с использованием различных видов транспорта через одно приложение.

Искусственный интеллект (ИИ) и big data

США: В Нью-Йорке ИИ используется для оптимизации работы метро и автобусов, а также для прогнозирования пассажиропотока.

Китай: В крупных городах, таких как Шанхай и Пекин, ИИ применяется для управления транспортными потоками и предотвращения пробок.

Инновации в авиации

Европа: Airbus разрабатывает электрические и гибридные самолеты, такие как E-Fan X.

Новая Зеландия: Компания Zephyr Airworks тестирует беспилотные летательные аппараты для пассажирских перевозок.

Эко-логистика

Нидерланды: В Амстердаме активно используются электрические грузовики и велосипеды для доставки грузов в центре города.

Франция: В Париже внедрена система "зеленых зон", где разрешены только электромобили и транспорт с низким уровнем выбросов.

Эти практики демонстрируют, как технологии могут трансформировать транспортные системы, делая их более эффективными, экологичными и удобными для пользователей. Многие из этих решений могут быть адаптированы и внедрены в других странах с учетом местных условий и потребностей.