



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
3 November 2010
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Комитет по транспорту

Вторая сессия

Бангкок, 1–3 ноября 2010 года

Доклад Комитета по транспорту о работе его второй сессии

Содержание

	Стр.
I. Вопросы, требующие решения Комиссии или доводимые до ее сведения	2
A. Рекомендации	2
II. Отчет о работе	3
A. Обзор осуществления Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы)	3
B. Вопросы и задачи в сфере транспорта, касающиеся поощрения региональной соединяемости: транспортная политика, инфраструктура, содействие транспорту и логистика	10
C. Предлагаемая структура межправительственного соглашения о «сухих портах»	13
D. Подготовка к Конференции министров по транспорту, ноябрь 2011 года	13
E. Рассмотрение направленности будущей программы	13
F. Рассмотрение возможных проектов резолюций и решений для представления на шестьдесят седьмой сессии Комиссии	13
G. Прочие вопросы	14
H. Утверждение доклада	14
III. Организация работы	14
A. Открытие, продолжительность и организация сессии	14
B. Участники	15
C. Выборы должностных лиц	16
D. Повестка дня	16
E. Параллельные мероприятия	16
Приложение: Список документов	17

I. Вопросы, требующие решения Комиссии или доводимые до ее сведения

A. Рекомендации

1. Комитет в целом одобрил тематические направления и действия на региональном и национальном уровнях в области содействия развитию транспортных сообщений в регионе на предмет возможного их включения в проект Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы) Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которые были указаны секретариатом в документах E/ESCAP/CTR(2)/2 и Corr.1
2. Комитет вновь подтвердил важность программного руководства на уровне министров, в том числе по линии Форума министров транспорта стран Азии. По его мнению, Форум являет собой успешный пример создания сети работающих в области транспорта должностных лиц и экспертов высокого уровня в Азиатско-Тихоокеанском регионе.
3. Комитет признал важность Пусанской декларации и Региональной программы действий, этап I (2007-2011 годы) в качестве одной из жизненно важных стратегий развития международной системы интермодальных комплексных перевозок и логистики, основывающейся на двух основных структурных элементах: сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог.
4. Комитет рекомендовал секретариату приступить к разработке проекта межправительственного соглашения о «сухих портах» для его дальнейшего рассмотрения на субрегиональных и региональных совещаниях, исходя из структуры, изложенной в документе E/ESCAP/CTR(2)/3, с учетом предложений и замечаний, высказанных делегациями в ходе текущей сессии, а также на Региональном совещании группы экспертов по развитию «сухих портов» на маршрутах сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог.
5. Комитет рекомендовал секретариату уделять повышенное внимание вопросам упрощения процедур перевозок и оказывать помощь в выявлении и устранении существующих нефизических барьеров, стоящих на пути международных перевозок.
6. Комитет отметил, что развитие логистической инфраструктуры, оптимизация работы логистической системы и повышение качества логистических услуг будут способствовать упрощению процедур и увеличению объема перевозок по международным транспортным коридорам.
7. Комитет отметил важность развития государственно-частных партнерств (ГЧП) в сфере транспорта и признал, что для содействия развитию требуется наращивание потенциала.
8. Комитет признал важность устойчивого развития транспорта и предложил секретариату продолжать работу в этой области.
9. Комитет отметил важность Десятилетия действий за безопасность дорожного движения (2011-2020 годы), провозглашенного Генеральной

Ассамблеей Организации Объединенных Наций в своей резолюции 64/255 от 2 марта 2010 года по повышению безопасности дорожного движения во всем мире и подчеркнул необходимость планирования мероприятий, направленных на улучшение положения с безопасностью дорожного движения в странах-членах.

10. Комитет отметил, что развитие транспортной инфраструктуры и услуг, особенно в сельских районах, играет решающую роль в экономическом и социальном развитии любой страны, способствуя тем самым достижению Целей развития тысячелетия.

11. Комитет подчеркнул, что поощрение развития межостровных морских перевозок имеет первостепенное значение для содействия экономическому росту, уменьшению масштабов нищеты и предотвращению изолированности стран-архипелагов и островных развивающихся стран или общин.

12. Комитет рекомендовал секретариату и впредь развивать сотрудничество с другими региональными и субрегиональными организациями, прежде всего в целях содействия развитию межсубрегионального сотрудничества в установлении сообщений между субрегиональными транспортными сетями.

13. Комитет рекомендовал секретариату приступить к подготовке к конференции министров по транспорту, о чем говорится в документе E/ESCAP/CTR(2)/4.

14. Комитет рекомендовал секретариату подготовить проект программы работы на 2012-2013 годы с учетом мероприятий, упомянутых в документах E/ESCAP/CTR(2)/2 и Согг.1, и итогов работы по пунктам 4 и 5 повестки дня.

II. Отчет о работе

A. Обзор осуществления Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы)

15. Комитету был представлен документ, озаглавленный «Обзор осуществления Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы)» (E/ESCAP/CTR(2)/1 и Согг.1). Этот документ сопровождала информационная записка (E/ESCAP/CTR(2)/INF/4), в которой представлено резюме хода осуществления в настоящее время мероприятий в рамках Региональной программы действий.

16. Комитет рассмотрел ход осуществления Пусанской декларации и Региональной программы действий и выразил удовлетворение прогрессом, достигнутым в осуществлении Региональной программы действий после первой сессии Форума министров транспорта стран Азии, состоявшегося в декабре 2009 года, прежде всего в части первоочередных задач, намеченных в Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, которая была принята Форумом (E/ESCAP/66/11, глава IV).

17. Комитет признал важность Пусанской декларации и Региональной программы действий в качестве одной из жизненно важных стратегий

развития международной системы интермодальных комплексных перевозок и логистики, основывающейся на двух основных структурных элементах: сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог.

18. Комитет вновь подтвердил важность программного руководства на уровне министров, в том числе по линии Форума министров транспорта стран Азии. По его мнению, Форум являет собой успешный пример создания сети работающих в области транспорта должностных лиц и экспертов высокого уровня в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

19. Комитет отметил, что сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог сегодня служат основой для развития внутри- и межрегиональных транспортных сообщений. В связи с этим он отметил число стран, присоединившихся к Международному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог и Международному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог.

20. Делегации осветили широкий круг мероприятий и инициатив, осуществляемых на национальном и региональном уровнях, в рамках работы по претворению в жизнь положений Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и ее Региональной программы действий. В оставшейся части этого раздела отмечено множество таких мер и инициатив.

21. Комитет отметил прогресс, достигнутый в модернизации сети Азиатских автомобильных дорог в странах-членах. В числе заслуживающих внимания изменений можно отметить следующие: i) установка дорожных знаков в рамках сети Азиатских автомобильных дорог в Японии и Таиланде; ii) реконструкция АН5: Баку – Алат – Казак – Красный Мост, АН8: Баку – Губа – Самур и Алат – Астара в Азербайджане; iii) модернизация маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог в Китае (более 90 процентов маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог подпадает под стандарты класса II и выше); iv) модернизация участка АН30 Чита – Хабаровск в Российской Федерации; v) модернизация АН1: Тегеран – Мешхед – Догарун и Тебриз – Базаргам, модернизация АН8: Газвин – Рашт и Хорамбад – Поле – Зале, АН72: Эсфахан – Шираз – Бушер и АН75: Мешхед – Бирджанд до уровня стандартов класса I в Исламской Республике Иран; vi) модернизация или запланированная модернизация порядка 9 300 км маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог с увеличением их ширины до четырех полос в Индии; vii) модернизация большей части сети Азиатских автомобильных дорог с увеличением их ширины до двух полос, текущая модернизация важных участков дорог, таких как автомобильная дорога Дакка – Читтагонг до четырех полос и запланированное строительство в Бангладеш многоцелевого моста в Падме, завершение которого завершается к 2013 году; viii) строительство АН3, АН4 и АН32 и планы дальнейшей модернизации АН3 до уровня стандартов класса I в Монголии; ix) расширение автомобильного сообщения с северными, восточными и северо-западными районами в Шри-Ланке; x) модернизация автомобильных дорог с целью расширения проезжей части и обеспечения разделительной полосы и дальнейшее планирование строительства новых автомагистралей в Турции; xi) прогресс в строительстве двух мостов на участке Чианг-Кхонге – Хуайсай на маршруте АН3 и на участке Такек – Накхонпханом маршрута АН15 между Лаосской Народно-Демократической Республикой и Таиландом; xii) расширение сети скоростных платных автомагистралей в рамках сети Азиатских автомобильных дорог на острове Ява в Индонезии; xiii) запланированное

строительство участка Ереван – Аштарак на АН82 в Армении; и xiv) реконструкция участка дороги АН82, проходящего от Исламской Республики Иран до границы с Арменией и Грузией.

22. Комитет отметил, что в Токио в сотрудничестве с Министерством земли, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии 18 и 19 февраля 2010 года был организован семинар в ознаменование пятнадцатой годовщины сети Азиатских автомобильных дорог.

23. Комитет отметил, что в настоящее время в рамках первоочередных задач развития повышенное внимание начинает уделяться международным транспортным коридорам, которые являются частью национальных генеральных планов развития транспорта. Правительство Монголии одобрило планы расширения своей железнодорожной сети путем строительства 1 040 км нового полотна, прежде всего в поддержку разработки полезных ископаемых на юге страны, которые будут экспортироваться в другие страны. Тем временем в Российской Федерации международные коридоры являются приоритетными проектами программы правительства по развитию транспортного сектора до 2030 года. В частности, ОАО «Российские железные дороги» усиливает роль железных дорог в транзитном сообщении между Азией и Европой путем модернизации транспортных мощностей вдоль основной Транссибирской магистрали, на которую запланировано выделить около 2,3 млрд. долл. США в целях завершения строительства двухпутных железных дорог и модернизации мостов и туннелей. Модернизация инфраструктуры на основной магистрали призвана содействовать осуществлению проекта «Транссиб-7», который обеспечит преодоление расстояния между портами Дальнего Востока и западной частью Российской Федерации за семь дней. В целом в год между Азией и Европой могут осуществляться потенциальные перевозки в объеме порядка 450 000 ДФЭ. В настоящее время строится еще один важный маршрут, соединяющий Европу с Западным Китаем. Проект «Мармарай» в Турции также является одним из флагманских инфраструктурных проектов, который по его завершении обеспечит сквозные перевозки между Азией и Европой через туннель под Стамбульским проливом.

24. Комитет отметил ряд многосторонних соглашений по контролю за осуществлением конкретных проектов по коридорам. Так правительство Азербайджана, Исламской Республики Иран и Российской Федерации осуществляют взаимодействие в развитии коридора Север-Юг, связывающего Балтийское море с Персидским заливом; а правительство Азербайджана, Грузии и Турции совместно работают над проектом Карс – Тбилиси – Баку. Аналогичным образом, в стремлении активизировать работу по развитию железнодорожных сообщений в Южной Азии, Индия содействует осуществлению регионального железнодорожного сообщения со странами, которые являются членами Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК).

25. Комитет отметил, что ряд правительств признали, что финансирование проектов или координация планирования проектов совместно с сопредельными странами может принести пользу и самим странам. Он отметил, к примеру, что Азербайджан финансирует развитие сети железных дорог в Грузии, а Индия предпринимает аналогичную инициативу в Бангладеш. Индия и Шри-Ланка совместно работают над улучшением трансграничных сообщений, а также в более широком плане между Китаем и Турцией в рамках планирования высокоскоростного железнодорожного коридора. По решению правительства Пакистана построена дорога,

соединяющая Торхам с Джелалабадом в Афганистане, и в настоящее время ведется строительство дополнительных проезжих частей.

26. Комитет признал, что сегодня взаимодействие продвинулось еще на шаг вперед, о чем свидетельствует содействие эксплуатации действующей инфраструктуры. Он отметил планирование демонстрационного пробега контейнерного маршрутного состава между Индией, Непалом и Пакистаном и принял к сведению информацию о недавно организованном движении маршрутных составов с углем из Монголии в порты Дальневосточного региона Российской Федерации. Кроме того, Комитет отметил движение каравана грузовых автомобилей по «Шелковому пути» между Стамбулом, Тегераном и Исламабадом, организованного Организацией экономического сотрудничества и Международным союзом автомобильного транспорта.

27. Комитет также был проинформирован о ходе строительства отсутствующих звеньев сети Трансазиатских железных дорог. В настоящее время в Индии ведется работа по строительству железнодорожной ветки между Джирибамом и Импахалом в качестве первого шага на пути строительства недостающего железнодорожного звена, связывающего с Мьянмой. Тем временем в Лаосской Народно-Демократической Республике после открытия небольшого трансграничного сообщения с Таиландом в марте 2009 года, в декабре 2010 года будет завершена работа над технико-экономическим исследованием 420-километрового участка между Вьентьяном и Ботеном в провинции Луангнамтха на границе с Китаем. Комитет был проинформирован о том, что в Бангладеш в рамках строительства важного недостающего звена уже на продвинутой стадии находятся проекты по строительству участков Читтагонг – Кокс Базар – Гундам и Дакка – Мавар. Тем временем в Исламской Республике Иран завершено строительство недостающего железнодорожного участка между Керман – Захеданом и Пакистанской границей (Мирджаве).

28. Представитель Азиатского института развития транспорта (АИРТ) информировал Комитет о создании Азиатской железнодорожной ассоциации, включающей в себя железнодорожные организации как из Южной, так и Юго-Восточной Азии. Комитет также с удовлетворением отметил неопределимую роль АИРТ в организации учебных курсов для железнодорожников из стран Южной и Юго-Восточной Азии в целях оказания помощи в развитии сети Трансазиатских железных дорог. Кроме того, АИРТ предложил свои услуги в качестве форума для организации обучения в вопросах установления партнерских связей между государственным и частным секторами.

29. Комитет подчеркнул важность транспортных сообщений и доступа для регионального экономического развития и отметил центральную роль внутренних терминалов, имеющих прямое сообщение с морскими портами, в развитии международной комплексной интермодальной транспортной и логистической сети для региона, включая не имеющие выхода к морю страны.

30. Комитет отметил, что Казахстан занимается развитием межрегионального транзитного узла путем развития внутренних терминалов в прямом сообщении с морскими портами в Алматы и Актобе, а также различных транспортных коридоров, включая евро-азиатские транспортные связи и коридор Западный Китай – Западная Европа.

31. Комитет отметил запланированное строительство «сухого порта» Диашрам в Бангладеш и строительство «сухого порта» в Шри-Ланке в прямом железнодорожном сообщении с портом Коломбо. Комитет также отметил трудности, связанные с выбором соответствующих моделей финансирования строительства и эксплуатации «сухих портов» в прямом сообщении с морскими портами.

32. Комитет подчеркнул важность упрощения процедур перевозок в деле устранения нефизических барьеров на пути развития эффективных международных перевозок и коридоров, а также содействия экономическому развитию и общению между людьми.

33. Комитет принял к сведению информацию о принятых странами-членами в последнее время мерах по решению различных задач, связанных с упрощением процедур перевозок, включая: i) принципиальное решение о создании 13 комплексных приграничных пропускных пунктов правительством Индии; ii) включение вопросов, связанных с упрощением процедур в рекомендации Международной конференции «Меконг-Япония» по северо-западному экономическому коридору и южному экономическому коридору; iii) поправки к двустороннему соглашению по транспорту между Китаем и Монголией; iv) вступление в силу таможенного кодекса Таможенного союза Российской Федерации, Казахстана и Белоруссии, в результате чего была образована общая таможенная территория; v) расширение группировки спутников, входящей в Глобальную навигационную спутниковую систему (ГЛОНАСС), что позволило ей осуществлять глобальные навигационные операции; vi) соглашение о совместной организации таможенного контроля на погранпереходах между Грузией и Турцией; vii) меры по созданию компьютеризированной пограничной пропускной системы в Турции и viii) активное участие в разработке и осуществлении двухсторонних и субрегиональных соглашений, касающихся упрощения процедур перевозок со стороны Вьетнама.

34. Комитет отметил прогресс, достигнутый в ряде стран-членов в: i) открытии трансграничного и транзитного движения благодаря двусторонним и многосторонним соглашениям; ii) участии в международных конвенциях; iii) принятии всеобъемлющих мер; iv) налаживании и/или углублении координации на национальном уровне; v) совершенствовании трансграничной базы; vi) строительстве общих зон контроля на погранпереходах для комплексной инспекции.

35. Комитет выразил признательность секретариату за помощь государствам – членам Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в разработке Соглашения между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества об упрощении процедур международных автомобильных перевозок.

36. Комитет отметил, что в регионе появляется все больше логистических центров. В этой связи было также отмечено, что на первом Инвестиционном форуме ТРАСЕКА, состоявшемся 12 октября 2010 года в Брюсселе, Азербайджан предложил осуществить «Проект по строительству международного логистического центра государств – членов ТРАСЕКА» в новом Бакинском морском торгово-портовом комплексе при финансовой помощи Европейского союза (ЕС). В Китае уже создано около 475 логистических зон. В Исламской Республике Иран первый логистический центр в терминале Бендер Абас Арья (БАСТ) привлек инвестиции в размере 50 млн. долл. США из частного сектора. В Лаосской

Народно-Демократической Республике готовятся технико-экономические обоснования строительства логистических парков вдоль автомобильных дорог АН11, АН12 и АН16.

37. Кроме того, Комитет также отметил увеличение организационной поддержки в развитии логистики. Китай создал механизм проведения регулярных межучрежденческих совещаний для координации логистики и опубликовал серию руководств по логистике. Лаосская Народно-Демократическая Республика завершит в декабре 2010 года свой национальный генеральный план развития логистики и в настоящее время разрабатывает национальный закон о мультимодальном транспорте. Российская Федерация проинформировала Комитет об учреждении Объединенного акционерного общества (ОАО) «Логистика» с целью повышения привлекательности железнодорожного транспорта путем развития высококачественных логистических услуг.

38. Комитет информировали о текущем сотрудничестве в области транспортной логистики между Китаем, Японией и Республикой Корея посредством конференций министров по транспорту и логистике в Северо-Восточной Азии, которые проводятся с 2006 года.

39. Комитет с удовлетворением отметил, что Республика Корея в сотрудничестве с секретариатом способствует созданию логистических объектов в Юго-Восточной Азии, подготавливая технико-экономические обоснования.

40. Комитет признал, что финансирование – это основной вопрос в развитии транспортной инфраструктуры. Он отметил, что страны-члены все чаще используют механизм государственно-частных партнерств (ГЧП) для финансирования развития инфраструктуры. В Российской Федерации в развитие транспортной инфраструктуры до 2015 года будет инвестировано примерно 430 млрд. долл. США, более половины из которых поступит из внебюджетных источников. Аналогичные усилия предпринимаются и в других странах. Например, в Монголии, где правительство одобрило роль ГЧП, санкционировано выделение на базе соответствующих инициатив ГЧП 4 млрд. долл. США и 2 млрд. долл. США на строительство в будущем соответственно автомобильных и железных дорог. В Индонезии финансирование в рамках ГЧП способствует осуществлению проектов по развитию сети автомобильных дорог на острове Ява. Однако отмечается также, что в некоторых странах после недавнего финансового кризиса стало труднее финансировать проекты в рамках ГЧП. В Бангладеш на основе механизмов ГЧП было запланировано строительство надземной автомагистрали. Международный консультант уже завершил концептуальное проектирование.

41. Помимо ГЧП, страны разрабатывают свои программы развития в тесном сотрудничестве с международными финансовыми учреждениями, такими, как Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития и Всемирный банк, или в рамках инициатив по технической помощи, таких, как ТРАСЕКА через посредство Европейского союза, с помощью которых будут создаваться международные логистические центры в Азербайджане и других странах и будет построен мост на границе между Исламской Республикой Иран и Туркменистаном.

42. В Бангладеш при содействии Азиатского банка развития (АБР) осуществляются проекты по упрощению процедур автомобильных и

железнодорожных перевозок. Техничко-экономическое обоснование и проектные расчеты по вышеуказанным проектам могут содействовать региональной интеграции. К реализации этих проектов на основе механизмов ГЧП можно было бы пригласить частный сектор.

43. Ряд делегаций информировали Комитет о мерах и инициативах, предпринятых с целью содействия устойчивому развитию транспорта на национальном и субрегиональном уровнях, в том числе: i) принятие «Ханойской инициативы» относительно плана действий АСЕАН-Японии по оздоровлению окружающей среды в секторе транспорта на 2010-2014 году; ii) содействие экологизации транспорта и обеспечению чистой окружающей среды, техническим исследованиям и расширению применения технических новшеств; iii) разработка показателей и нормативной базы по потреблению энергии и уменьшению выбросов; и iv) расширение использования общественного транспорта в Бангладеш путем строительства скоростных автобусных линий (САЛ) и скоростных линий для общественного транспорта (СЛОТ) в Дакке в рамках Стратегического плана развития транспорта (СПРТ) 2008 года и Национальной политики развития наземного транспорта (НПРТ) 2004 года.

44. Представитель Международного союза железных дорог (МСЖД) информировал Комитет об инициативах в области устойчивого развития транспорта, осуществляемых на железных дорогах Индии в ходе создания онлайн-базы данных по потреблению энергии, которая даст возможность вести мониторинг потребления энергии на железных дорогах Индии.

45. Комитет принял к сведению итоги Регионального совещания группы экспертов по осуществлению Десятилетия действий за безопасность дорожного движения, 2011-2020 годы, которое проводилось в сентябре 2010 года в Бангкоке, включая, в частности, утверждение региональных целей и задач в области безопасности дорожного движения. Кроме того, он отметил, что секретариат будет и впредь оказывать странам помощь по их просьбе в разработке их национальных целей и задач в области безопасности дорожного движения в рамках Десятилетия действий.

46. Комитет отметил, что хорошее качество дорог и улучшение сообщений между ними дает людям возможность получать более высококачественную медицинскую помощь, а совершенствование проектирования дорог повысит их безопасность и снизит смертность и травматизм. В этой связи он отметил работу Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в области безопасности дорожного движения и вновь выступил с предложением сотрудничать со странами – членами и секретариатом ЭСКАТО в осуществлении региональной и национальной деятельности в области безопасности дорожного движения, как об этом говорится в пунктах 103 и 104 документа E/ESCAP/CRT(2)/2. Кроме того, ВОЗ просила рассмотреть возможность создания травмопунктов в сети Азиатских автомобильных дорог, которые дадут возможность оказывать медицинскую помощь пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

47. Комитет отметил, что развитие транспортной инфраструктуры и услуг, особенно в сельских районах, играет исключительно важную роль в экономическом и социальном развитии стран, способствуя достижению Целей развития тысячелетия (ЦРТ). В этой связи Комитет отметил строительство автомобильных дорог в сельской местности в Китае, протяженность которых к 2010 году составит примерно 3,45 млн. км и

благодаря которым удастся обеспечить сообщение между большинством деревень в Китае.

В. Вопросы и задачи в сфере транспорта, касающиеся поощрения региональной соединяемости: транспортная политика, инфраструктура, содействие транспорту и логистика

48. Комитету был представлен документ, озаглавленный «Вопросы и задачи в сфере транспорта, касающиеся поощрения региональной соединяемости: транспортная политика, инфраструктура, содействие транспорту и логистика» (E/ESCAP/CRT(2)/2 и Согг.1).

49. Комитет в целом одобрил перечисленные секретариатом в документах E/ESCAP/CRT(2)/2 и Согг.1 тематические области и меры на региональном и национальном уровнях по содействию обеспечению транспортного сообщения в регионе на предмет возможного включения их в проект Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы). Он согласился внести следующие изменения в текст: в пункте 94d(i) «модернизация не отвечающих нормам участков сети Азиатских автомобильных дорог»; и в пункте 100a «создание в необходимых случаях фондов содержания автомобильных дорог».

50. Комитет согласился с тем, что Бангкокская декларация по развитию транспорта в Азии должна служить основой для дальнейшей эффективной работы секретариата, которая будет запланирована в проекте Региональной программы действий.

51. Комитет подчеркнул, что работа секретариата по осуществлению проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД); проекта по обеспечению транспортных сообщений между Европой и Азией, осуществляемого совместно Европейской экономической комиссией (ЕЭК) ЭСКАТО, созданию мультимодальной логистической сети в Азиатско-Тихоокеанском регионе и устойчивому развитию транспорта должна продолжаться и по-прежнему получать первоочередное внимание в проекте Региональной программы действий.

52. Комитет предложил секретариату и впредь содействовать привлечению инвестиций в строительство и модернизацию приоритетных участков сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог, включая проведение технико-экономических обоснований.

53. Признав возможности секретариата по организации различных мероприятий, Комитет предложил секретариату оказывать странам помощь в повышении привлекательности транспортных перевозок, особенно по северному коридору сети Трансазиатских железных дорог.

54. Комитет признал, что одно только обеспечение физической сообщаемости дорог не может гарантировать беспрепятственную перевозку товаров и людей между странами и что неэффективные и громоздкие процедуры пересечения границ становятся серьезным препятствием.

55. Комитет отметил особые трудности трансграничных и транзитных перевозок в странах-членах, а именно: i) вынужденную перевалку грузов на погранпереходах; ii) ограниченное число разрешений на перевозку; iii) недостаточное число погранпереходов; iv) несопоставимые правила

операций по очистке грузов в «едином окне» и инспекций с одной остановкой; v) отсутствие услуг в области информационно-коммуникационной технологии (ИКТ); и vi) неполное осуществление существующих соглашений.

56. Комитет просил секретариат уделить повышенное внимание вопросам упрощения процедур перевозок и оказать помощь в определении и устранении существующих нефизических барьеров, мешающих международным перевозкам.

57. Кроме того, Комитет предложил секретариату и впредь оказывать помощь в разработке и осуществлении субрегиональных соглашений по упрощению процедур перевозок.

58. Комитет признал важную роль межучрежденческой координации в упрощении перевозок. В этой связи Комитет рекомендовал странам-членам наладить и/или усилить национальную координацию через посредство либо национальных комитетов по упрощению процедур перевозок, либо национальных комитетов по упрощению процедур торговли и перевозок с учетом своих соответствующих условий.

59. Комитет отметил, что развитие логистической инфраструктуры, оптимизация логистических операций и повышение качества логистических услуг будут способствовать облегчению и интенсификации движения по международным транспортным коридорам.

60. Комитет с удовлетворением отметил готовность Японии поделиться опытом осуществления всеобъемлющей программы реализации политики в области логистики.

61. Комитет информировали о том, что Индонезия придает большое значение концепции целостного устойчивого развития в постановке целей общей транспортной политики, которые обеспечат в целом создание экономически эффективной, экологически безопасной, социально приемлемой и пространственно сбалансированной транспортной системы.

62. Комитет отметил пагубные и вызывающие большие издержки последствия частых наводнений и циклонов для транспортной и коммуникационной инфраструктур.

63. Комитет признал важность устойчивого развития транспорта, и, среди прочего, вопросов энергоэффективности в секторе транспорта, и предложил секретариату продолжать работу в области устойчивого развития транспорта. Комитет приветствовал предложение Японии обменяться информацией, касающейся устойчивого развития транспорта, и поделиться опытом, например, содействия более активному использованию общественного транспорта, разработке и более широкому использованию транспортных средств с низким уровнем выбросов и созданию более экологически безопасных систем городского транспорта.

64. Комитет отметил важность ГЧП в секторе транспорта и признал, что для содействия ГЧП необходимо наращивание потенциала. Он в целом поддержал предложение включить вопросы ГЧП в проект региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II.

65. Кроме того, Комитет с удовлетворением отметил информацию о модернизации погранпереходов на основе ГЧП в Турции и предложение делегации Турции поделиться опытом с другими странами-членами в этом отношении.

66. Комитет отметил важность Десятилетия действий за безопасность дорожного движения, 2011-2020 годы, объявленного Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в ее резолюции 64/255 от 2 марта 2010 года о повышении глобальной безопасности дорожного движения и подчеркнул необходимость планирования деятельности по улучшению ситуации в области безопасности дорожного движения в странах-членах. В этой связи Комитет отметил, что одним из эффективных путей повышения безопасности дорожного движения является улучшение качества не отвечающих нормам участков основных автомобильных дорог и разделение полос автомобильных дорог с разделительной полосой.

67. Комитет высказался в поддержку включения вопроса о «межостровных морских перевозках» в проект региональной программы действий, этап II. Он отметил, что тихоокеанские островные развивающиеся страны и страны-архипелаги сталкиваются с особыми проблемами, такими, как неустойчивые услуги, низкий спрос и большие расстояния между островами. Комитет подчеркнул, что содействие межостровным морским перевозкам имеет исключительное значение для содействия экономическому росту, уменьшению масштабов бедности и предупреждению изоляции развивающихся стран или общин, расположенных на архипелагах и островах.

68. Делегация Индонезии предложила создать межостровную сеть, которая будет дополнять сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог. Такая сеть предоставила бы островным общинам доступ к более крупным рыночным центрам, а также обеспечила бы мобильность и соединяемость с соседними странами. В этой связи из недавно опубликованного доклада АБР по Филиппинам, в котором было оценено экономическое воздействие политики в области перевозок типа ро-ро на Филиппинах¹. Комитет также отметил, что Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) приняла систему ро-ро, инициированную и пропагандируемую Филиппинами, в рамках своего Генерального плана по вопросам соединяемости в странах АСЕАН.

69. Представитель Международной морской организации (ИМО) проинформировал Комитет о том, что при помощи Комплексной программы технического сотрудничества ИМО осуществляет мероприятия по укреплению потенциала в Азиатско-Тихоокеанском регионе как на международном, так и на национальном уровнях в областях разработки законодательства о морских перевозках, реализации и обеспечении выполнения положений конвенций ИМО о государствах флага и порта и инструментов, касающихся безопасного морского судоходства, охраны окружающей среды и содействия морскому судоходству. ИМО также планирует провести семинары по наращиванию потенциала, касающегося поправок к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ).

¹ Asian Development Bank, *Bridges across Oceans: Initial Impact Assessment of the Philippines Nautical Highway System and Lessons for Southeast Asia* (Manila, 2010). Размещено по адресу www.adb.org/documents/reports/bridges-oceans/bridges-oceans.pdf (доступ получен 3 ноября 2010 года).

70. Отмечая потенциал для синергии между программами технической помощи, Комитет призвал секретариат развивать сотрудничество с другими региональными и субрегиональными организациями, в частности в целях поощрения межсубрегионального сотрудничества по соединению субрегиональных транспортных сетей.

71. Комитет заявил об особой поддержке включения положения «по соединению субрегиональных транспортных сетей» в проект региональной программы действий, этап II.

C. Предлагаемая структура межправительственного соглашения о «сухих портах»

72. Комитету был представлен документ под названием «Предлагаемая структура межправительственного соглашения о “сухих портах”» (E/ESCAP/CTR(2)/3).

73. Комитет подчеркнул важность разработки межправительственного соглашения о «сухих портах» для создания надежной международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической системы для Азиатско-Тихоокеанского региона. В этой связи Комитет отметил стремление стран-членов сотрудничать с секретариатом в разработке соглашения.

74. Комитет просил секретариат приступить к разработке проекта межправительственного соглашения о «сухих портах» для рассмотрения на будущих субрегиональных и региональных совещаниях на основе структуры, представленной в документе E/ESCAP/CTR(2)/3, с учетом предложений и замечаний, высказанных делегациями в ходе текущей сессии Комитета и Регионального совещания группы экспертов по развитию «сухих портов» на маршрутах сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, которая проводилась параллельно с сессией Комитета.

D. Подготовка к Конференции министров по транспорту, ноябрь 2011 года

75. Комитету был представлен документ под названием «Подготовка к Конференции министров по транспорту, ноябрь 2011 года» (E/ESCAP/CTR(2)/4).

76. Комитет просил секретариат приступить к подготовке министерской конференции по транспорту, о которой говорится в документе E/ESCAP/CTR(2)/4.

E. Рассмотрение направленности будущей программы

77. Комитет просил секретариат подготовить проект программы работы, 2012-2013 годы, с учетом мероприятий, отмеченных в документах E/ESCAP/CTR(2)/2 и Согг.1, и обсуждений по пунктам 4 и 5 повестки дня.

F. Рассмотрение проектов резолюций для представления на шестьдесят седьмой сессии Комиссии

78. По этому пункту не было представлено каких-либо проектов резолюций.

G. Прочие вопросы

79. По этому пункту не рассматривалось каких-либо прочих вопросов.

H. Утверждение доклада

80. Комитет принял настоящий доклад 3 ноября 2010 года для представления на одобрение Комиссии на ее шестьдесят седьмой сессии.

III. Организация работы

A. Открытие, продолжительность и организация сессии

81. Вторая сессия Комитета по транспорту проходила в Конференц-центре Организации Объединенных Наций в Бангкоке 1-3 ноября 2010 года. Ее открыл г-н Супот Сублом, Постоянный секретарь, Министерство транспорта, Правительство Таиланда. С заявлением выступила Исполнительный секретарь ЭСКАТО.

82. Исполнительный секретарь ЭСКАТО приветствовала все делегации, присутствующие на сессии, и выразила признательность Постоянному секретарю по вопросам транспорта за участие в открытии сессии. Она заявила, что транспорт является основой экономического роста и ликвидации бедности. Улучшение транспорта означает повышение конкурентности экспорта, сокращение затрат на импорт и расширение социально-экономической интеграции в регионе.

83. Сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог помогают распространить процветание на внутренние районы и не имеющие выхода к морю страны. Основная задача на дальнейшем пути заключается в интеграции обеих сетей при помощи создания «сухих портов», что позволит приблизить реализацию концепции региональной интермодальной транспортной сети. В этой связи нынешняя сессия предоставляет Комитету возможность рассмотреть структуру межправительственного соглашения о «сухих портах», проект которого будет разработан для проведения дополнительных переговоров государствами-членами. В качестве первого шага параллельно с нынешней сессией созывается совещание региональной группы экспертов по созданию «сухих портов» на маршрутах сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог.

84. Исполнительный секретарь положительно оценила высокий уровень межучрежденческого сотрудничества, в частности, в реализации текущего проекта АБР по технической помощи под названием «Поощрение процесса создания региональной инфраструктуры», в рамках которого, среди прочего, будет проведено предварительное технико-экономическое обоснование участков Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог. Она также отметила совместные действия, осуществляемые странами в целях реализации концепции сообщаемости дорог на благо всех. В этой связи она с удовлетворением сообщила, что ЭСКАТО смогла сделать вклад в разработку Генерального плана по вопросам сообщаемости дорог в АСЕАН, который был недавно принят на семнадцатом Саммите АСЕАН, состоявшемся в Ханое 28 октября 2010 года.

85. Исполнительный секретарь осветила другие области, которые требуют безотлагательного внимания, включая содействие транспорту, транспортную

логистику, поощрение государственно-частных партнерств в целях развития транспорта, смягчение воздействия транспорта на окружающую среду, уменьшение числа дорожно-транспортных происшествий и их жертв, а также важную роль сообщаемости видов транспорта в достижении Целей развития тысячелетия. Она также подчеркнула необходимость повторного рассмотрения вопроса о конкретных стратегиях для поощрения межостровного судоходства в странах Тихого океана для ускорения процесса их реализации и развития.

86. В заключение Исполнительный секретарь проинформировала Комитет о том, что рекомендации нынешней сессии будут служить секретариату руководством в подготовке к Конференции министров по транспорту в 2011 году, а также в осуществлении запланированных мероприятий, которые обеспечат движение региона по пути открытого и устойчивого социально-экономического развития.

87. В своем вступительном заявлении Постоянный секретарь по вопросам транспорта приветствовал участников сессии. Он подчеркнул приверженность Таиланда поддержке и созданию своей транспортной сети в целях улучшения сообщаемости внутри страны и с другими странами региона, прежде всего, интеграции различных видов транспорта.

88. Таиланд признает инициативы, осуществляемые секретариатом ЭСКАТО в целях содействия внутрирегиональным и межрегиональным грузовым и пассажирским перевозкам по сетям Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также инициативы по содействию обмену знаниями и опытом, профессиональной подготовке и повышению потенциала в секторе транспорта. Таиланд признает каталитическую роль сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог в деле скоординированного строительства и улучшения состояния международных трасс и железных дорог, а также важность интеграции этих сетей путем создания «сухих портов».

89. В заключение Постоянный секретарь подтвердил приверженность Таиланда совместной работе с участием других стран региона, секретариата ЭСКАТО и других организаций в деле поощрения сообщаемости транспортных систем и оптимизации существующих транспортных коридоров в целях обеспечения экономического процветания и социального прогресса в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Он высказал свои наилучшие пожелания в связи с проведением плодотворной сессии и объявил открытой вторую сессию Комитета по транспорту.

В. Участники

90. В работе сессии участвовали представители следующих стран: Азербайджана, Армении, Бангладеш, Бутана, Вьетнама, Индии, Индонезии, Исламской Республики Иран, Казахстана, Камбоджи, Китая, Кыргызстана, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Монголии, Мьянмы, Непала, Пакистана, Республики Корея, Российской Федерации, Сингапура, Таджикистана, Таиланда, Турции, Узбекистана, Филиппин, Шри-Ланки и Японии.

91. Представители следующих государств-членов Организации Объединенных Наций участвовали в работе сессии в соответствии с пунктом 9 круга ведения Комиссии: Бельгии и Швейцарии.

92. Присутствовали представители следующих специализированных учреждений и смежных организаций: Международной морской организации и Всемирной организации здравоохранения.

93. Присутствовали следующие межправительственные организации, неправительственные организации и другие организации: Азиатский банк развития, Азиатский институт развития транспорта, Азиатский технологический институт, Институт международных перевозок Японии, Корейский институт морского транспорта, Корейский транспортный институт, Международный союз железных дорог, Японская ассоциация сотрудничества в области транспорта и Японский фонд финансирования научных исследований ГИФ.

С. Выборы должностных лиц

94. Комитет избрал следующих должностных лиц:

Председатель:	г-н Эрдем Диреклер (Турция)
Заместители Председателя:	г-н Темир Ниязбеков (Кыргызстан) г-н Т. Л. Гунаруван (Шри-Ланка) г-н Нгуен Ван Тач (Вьетнам)
Докладчик:	г-н Онон Рентседорж (Монголия)

Д. Повестка дня

95. Комитет утвердил следующую повестку дня:

1. Открытие сессии.
2. Выборы должностных лиц.
3. Утверждение повестки дня.
4. Обзор осуществления Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы).
5. Вопросы и задачи в сфере транспорта, касающиеся поощрения региональной соединяемости: транспортная политика, инфраструктура, содействие транспорту и логистика.
6. Предлагаемая структура межправительственного соглашения о «сухих портах».
7. Подготовка к Конференции министров по транспорту, ноябрь 2011 года.
8. Рассмотрение направленности будущей программы.
9. Рассмотрение возможных проектов резолюций и решений для представления на шестьдесят седьмой сессии Комиссии.
10. Прочие вопросы.
11. Утверждение доклада.

Е. Параллельное мероприятие

96. В связи с проведением сессии 1-3 ноября 2010 года было организовано Региональное совещание Группы экспертов по развитию «сухих портов» на маршрутах сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог.

Приложение

Список документов

Символ документа	Название документа	Пункт повестки дня
E/ESCAP/CTR(2)/L.1	Аннотированная предварительная повестка дня	3
E/ESCAP/CTR(2)/1 и Corr.1	Обзор осуществления Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы)	4
E/ESCAP/CTR(2)/2 и Corr.1 (только на английском и китайском языках)	Вопросы и задачи в сфере транспорта, касающиеся поощрения региональной соединяемости: транспортная политика, инфраструктура, содействие транспорту и логистика	5
E/ESCAP/CTR(2)/3	Предлагаемая структура межправительственного соглашения о «сухих портах»	6
E/ESCAP/CTR(2)/4	Подготовка к Конференции министров по транспорту, ноябрь 2011 года	7
E/ESCAP/CTR(2)/INF/1 (только на английском языке)	Information for participants	
E/ESCAP/CTR(2)/INF/2/Rev.1 (только на английском языке)	Provisional list of participants	
E/ESCAP/CTR(2)/INF/3	Совместная ориентировочная программа	
E/ESCAP/CTR(2)/INF/4 (только на английском языке)	Current status of activities implemented under the Regional Action Programme for Transport Development in Asia and the Pacific, 2007-2011	4