

**Экономический и Социальный Совет**

Distr.: General
4 April 2012*
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**Шестьдесят восьмая сессия**

Бангкок, 17–23 мая 2012 года

Пункт 3с предварительной повестки дня

**Рассмотрение вопросов, касающихся
вспомогательной структуры Комиссии, включая
работу региональных учреждений ЭСКАТО:
транспорт**

**Доклад Конференции министров по транспорту о
работе ее второй сессии***Резюме*

Вторая сессии Конференции министров по транспорту была проведена в Бангкоке. Она состояла из двух сегментов: совещания старших должностных лиц (12–14 марта 2012 года; и совещания министров (15–16 марта 2012 года). В работе Конференции приняли участие 187 представителей, включая 20 должностных лиц на уровне министров из 33 стран – членов Комиссии и одной страны, не являющейся членом, а также представителей Организации Объединенных Наций и других международных организаций, неправительственных организаций и ассоциаций частного сектора из Азиатско-Тихоокеанского региона. Конференция рассмотрела и обсудила вопросы, встающие на повестку дня в сфере транспорта, и приняла Декларацию министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включавшую два приложения: Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы), и Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок.

Ожидается, что Комиссия рассмотрит и одобрит Декларацию министров и оба приложения к ней и даст руководящие указания относительно ее осуществления.

* Позднее представление настоящего документа вызвано тем фактом, что Конференция министров проводилась после истечения крайнего срока представления предсессионных документов конференционным службам.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Вопросы, требующие решения Комиссии или доводимые до ее сведения ...	2
Декларация министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	2
Приложение I: Региональная программа действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы)	5
Приложение II: Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок	16
II. Отчет о работе Конференции	26
A. Программные прения по вопросам, касающимся развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007–2011 годы), Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, включая доклад старших должностных лиц	26
B. Прочие вопросы	36
C. Утверждение декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы)	36
D. Утверждение доклада Конференции	36
III. Организация работы Конференции	37
A. Открытие, продолжительность и организация	37
B. Участники	38
C. Выборы должностных лиц	39
D. Повестка дня	39
Приложение	
Перечень документов	41

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

Декларация министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе

Мы, министры транспорта и представители членов и ассоциированных членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, присутствующие на Конференции министров по транспорту, проходящей в Бангкоке с 14 по 18 ноября 2011 года,

признавая решающее значение эффективной, надежной и безопасной транспортной инфраструктуры и услуг для региональной интеграции и устойчивого и открытого для всех экономического и социального развития стран в регионе ЭСКАТО,

ссылаясь на резолюцию 63/9 Комиссии от 23 мая 2007 года об осуществлении Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе¹ и Региональной программы действий по

¹ E/ESCAP/63/13, глава V.

развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007–2011 годы), и резолюцию 66/4 Комиссии от 19 мая 2010 года об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии,

ссылаясь также на Алматинскую программу действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита², Маврикийскую стратегию дальнейшего осуществления Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств³ и Программу действий для наименее развитых стран на десятилетие 2011–2020 годов (Стамбульская программа действий)⁴,

признавая необходимость долгосрочных обязательств и последовательности в решениях важнейших вопросов в секторе транспорта для поддержки устойчивого экономического роста, повышения уровня жизни наших народов и дальнейшего увеличения конкурентоспособности экономик региона,

будучи воодушевлена успешным региональным сотрудничеством, которое привело к вступлению в силу Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог⁵ и Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог⁶, и прогрессом в деле разработки межправительственного соглашения по «сухим портам»,

признавая, что рост внутрирегиональной торговли может получать дальнейшую поддержку в том случае, если будут расширены региональные транспортные коридоры и устранены «узкие места»,

вновь подтверждая свою приверженность делу осуществления Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии,

1. *принимает* Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы)⁷,

2. *принимает* Региональную стратегическую основу для упрощения процедур международных автомобильных перевозок⁸,

² Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года (A/CONF.203/3), приложение I.

³ Доклад Международного совещания для обзора осуществления Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств, Порт-Луи, Маврикий, 10–14 января 2005 года (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.05.II.A.4 и исправление), глава I, резолюция 1, приложение II.

⁴ Доклад четвертой Конференции Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, Стамбул, Турция, 9–13 мая 2011 года (A/CONF.219/7) (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № 11.II.A.1), глава II.

⁵ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

⁶ United Nations, *Treaty Series*, No. 46171.

⁷ Приложение I.

⁸ Приложение II.

3. *просит* Исполнительного секретаря и впредь наделять приоритетностью осуществление Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе¹ и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы), прежде всего в целях оказания помощи региональным членам и ассоциированным членам в их усилиях по реализации концепции устойчивой международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы,

4. *также просит* Исполнительного секретаря:

а) обеспечивать эффективную координацию с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и многосторонними учреждениями, а также с субрегиональными организациями;

б) эффективно сотрудничать с международными и региональными финансовыми учреждениями, многосторонними и двусторонними донорами, инвесторами из частного сектора и международными организациями для мобилизации дальнейшей финансовой и технической поддержки в целях более широкого развития и операционализации Трансазиатских железных дорог и Азиатских автомобильных дорог;

с) созвать в 2016 году конференцию министров по транспорту для оценки и анализа осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы), и для рассмотрения будущей программы работы.

Приложение I

Региональная программа действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы)

Сегодня, как никогда, развитие региона зависит от его транспортной системы. Транспорт играет жизненно важную роль в доставке и промышленной и сельскохозяйственной продукции на мировые рынки, продовольствия в села и города, рабочих до их места работы, молодых людей в школы и больных в больницы. Несмотря на то, что модели развития в регионе неодинаковы, страны, которые смогли повысить свой транспортный потенциал и эффективность, добились наибольших успехов. В будущем более надежные транспортные сообщения с быстрорастущими региональными рынками будут еще больше стимулировать экономическое и социальное развитие.

Главной целью Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе^a и ее Региональной программы действий^b является стимулирование регионального транспортного сотрудничества и экономической интеграции в поддержку предоставляющего равные возможности для всех и устойчивого развития. Региональная программа действий, этап II (2012–2016 годы), станет ее продолжением и будет опираться на немалый прогресс, достигнутый за истекшие пять лет.

В каждой из основных областей развитие потенциала и обмен опытом станут центральной темой в деле продолжения работы в направлении создания устойчивой международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в качестве рассчитанной на длительную перспективу концепции развития системы транспорта в регионе для решения задач, связанных с глобализацией.

В процессе осуществления Региональной программы действий, этап II (2012–2016 годы), секретариат ЭСКАТО будет и впредь тесно взаимодействовать с основными учреждениями Организации Объединенных Наций, межправительственными, субрегиональными, неправительственными организациями и другими сотрудничающими учреждениями.

1. Политическое руководство на уровне министров

С учетом стремительных изменений в регионе налицо необходимость осуществления своевременного политического руководства на уровне министров, которое требуется для сохранения и ускорения прогресса на пути реализации международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в регионе. На своей первой сессии, проходившей в Бангкоке 14–18 декабря 2009 года^c, Форум министров транспорта стран Азии дал руководящие указания и вынес рекомендации по существу, которые впоследствии приветствовала Комиссия в своей резолюции 66/4 от 19 мая 2010 года об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии.

^a E/ESCAP/63/13, глава V.

^b Резолюция 63/9 Комиссии, приложение.

^c См. E/ESCAP/66/11.

Ближайшая цель: содействовать региональному сотрудничеству и политическому руководству на уровне министров для модернизации сектора транспорта как одной из ключевых движущих сил регионального развития.

Мероприятия:

1. Совещание Форума министров транспорта стран Азии на момент наступления середины осуществления Региональной программы действий, этап II (2012-2016 годы);
2. Рассмотрение министрами политики развития сектора транспорта в регионе и вынесение рекомендаций в отношении такой политики.

Показатели достижения цели:

1. Участие на высоком уровне в совещании Форума министров транспорта стран Азии;
2. Документально подтвержденные решения министров транспорта, содействующие более слаженной координации и согласованности деятельности между странами в решении вопросов, представляющих взаимный интерес.

2. Развитие транспортной инфраструктуры

Межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог служат основой для установления сообщений в регионе, однако качество и мощности этой инфраструктуры в регионе неодинаковы, и все еще отсутствуют некоторые звенья. Смешанные перевозки в большинстве стран ограничены в силу недостаточно развитого потенциала «сухих портов».

Ближайшая цель: содействовать установлению сообщений в регионе и между регионами, а также развитию сотрудничества на основе дальнейшего развития и модернизации сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, евро-азиатских транспортных связей и «сухих портов».

Мероприятия:

1. Совещания рабочих групп по сетям Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог;
2. Межправительственное соглашение по «сухим портам»;
3. Исследования, совещания и развитие потенциала в деле комплексного развития транспорта, модернизации и содержания (управление имуществом) Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог, «сухих портов», имеющих международное значение, и морских портов;
4. Исследования по международным интермодальным транспортным коридорам, обслуживающим меж- и внутрирегиональную торговлю;

5. Сбор новой информации и анализ данных в процессе развития имеющих региональное значение транспортной инфраструктуры и операций;

6. Мероприятия в рамках совместного проекта ЭСКАТОООН-ЕЖКООН по развитию евро-азиатских транспортных связей.

Показатели достижения цели:

1. Принятие поправок к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог;

2. Заключение и подписание государствами-членами межправительственного соглашения по «сухим портам»;

3. Меры, принятые государствами-членами по модернизации и расширению сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог и международно признанных «сухих портов»;

4. Меры, принятые государствами-членами по учету вынесенных в ходе исследования рекомендаций применительно к региональным и межрегиональным интермодальным транспортным коридорам.

3. Упрощение процедур перевозок

Несмотря на усилия по ликвидации нефизических барьеров на пути развития транспорта, в силу сложности этой задачи дело продвигается медленно. Это наиболее отчетливо проявляется в случае международного наземного транспорта, который по-прежнему сталкивается в регионе с немалыми трудностями. В целях содействия решению этой проблемы был заключен и подписан ряд субрегиональных соглашений по трансграничным/транзитным перевозкам, однако претворить в полном объеме или эффективно в жизнь удалось лишь не многие из них. Во многих странах региона международные автомобильные перевозки ограничиваются рядом выдаваемых транспортных пермитов и разрешены лишь вблизи границ или по небольшому числу маршрутов. Несмотря на достигнутый прогресс, длительные простои в местах пересечения границ отнюдь нередки. Аналогичным образом на железных дорогах упрощение и согласование документации и процедур, а также и расширение межстрановых перевозок по-прежнему остаются основными нерешенными проблемами. Все эти ограничения приводят в процессе международных наземных перевозок к увеличению расходов и задержек.

Ближайшая цель: содействовать эффективному и бесперебойному движению грузов, пассажиров и транспортных средств по автомобильным и железным дорогам в регионе, в том числе в местах пересечения границ.

Мероприятия:

1. Создание региональной сети юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок и разработка плана действий по осуществлению Региональной стратегической основы для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;

2. Практикумы/исследования по региональному и субрегиональному сотрудничеству в рамках региональной стратегической

основы для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;

3. Исследование по определению вопросов, касающихся регионального сотрудничества, в целях содействия упрощению международных железнодорожных перевозок;

4. Помощь в присоединении к международным конвенциям и соглашениям по упрощению процедур перевозок и их осуществлению, в том числе рекомендованных в резолюции 48/11 ЭСКАТО от 23 апреля 1992 года об автомобильном и железнодорожном транспорте – меры по облегчению перевозок, и в разработке и осуществлении субрегиональных соглашений, касающихся упрощения процедур международных автомобильных и/или железнодорожных перевозок;

5. Консультационные услуги/практикумы по созданию или укреплению национальных координационных механизмов содействия и организации совместного пограничного контроля в целях содействия международным автомобильным и/или железнодорожным перевозкам;

6. Исследования/практикумы по применению информационно-коммуникационной технологии и других новых технологий, а также инструментария для «время/издержки – расстояние» в целях содействия международным автомобильным и/или железнодорожным перевозкам.

Показатели достижения цели:

1. Создана региональная Сеть юрисконсультов и технических экспертов по упрощению процедур перевозок;

2. Государствами-членами, региональными и субрегиональными организациями/учреждениями приняты меры по претворению в жизнь элементов Региональной стратегической основы для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;

3. Государствами-членами приняты меры по присоединению к международным конвенциям об упрощении процедур и их осуществлению, прежде всего рекомендованных Комиссией в ее резолюции 48/11, и предложены действия в целях подписания, ратификации и/или осуществления субрегиональных соглашений;

4. Созданы или укреплены национальные координационные механизмы по упрощению процедур, и государствами-членами приняты меры в направлении организации совместного контроля;

5. Государствами-членами приняты меры по использованию новых технологий и методологии «время/издержки – расстояние» в целях повышения эффективности международных транспортных процессов.

4. Транспортная логистика

Во многих странах региона индустрия логистики еще только зарождается, а поэтому они сталкиваются с проблемами, связанными с высокими логистическими расходами и низкими показателями деятельности. В целях развития эффективной системы логистики необходимо применять комплексный подход к решению всех соответствующих вопросов. В связи с этим должны быть созданы

благоприятные условия, включая программную и нормативно правовую основу. Политика в области транспортной логистики представляет собой весьма важный компонент политики в области логистики в целом, и ее разработка может стать начальным шагом и содействовать достижению более широкого круга целей политики в области логистики. В числе других мер, направленных на повышение уровня профессионализма и компетенции тех, кто предоставляет логистические услуги, можно отметить установление минимальных стандартов и применение кодексов поведения на национальном уровне, обмен знаниями и опытом на региональном уровне, и учреждение программ постоянной профессиональной подготовки и развития потенциала на национальном, субрегиональном и региональном уровнях.

Ближайшая цель: оказывать странам помощь в разработке политики в области транспортной логистики и повышении уровня профессионализма и компетенции тех, кто оказывает логистические услуги.

Мероприятия:

1. Руководящие принципы, касающиеся разработки политики в области транспортной логистики;
2. Руководящие принципы, касающиеся создания минимальных стандартов и применения кодексов поведения для тех, кто оказывает логистические услуги;
3. Региональные совещания с участием представителей экспедиторов грузов и компаний, осуществляющих смешенные перевозки и предоставляющих логистические услуги, а также их национальных ассоциаций;
4. Техническая помощь и поддержка индустрии и правительств в осуществлении программы постоянной профессиональной подготовки.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по учету аспектов руководящих принципов, касающихся политики в отношении транспортной логистики, в национальной политике в области логистики;
2. Принятые государствами-членами меры по учету аспектов руководящих принципов, касающихся тех, кто предоставляет логистические услуги, в национальном законодательстве и/или отраслевых нормативных положениях;
3. Обмен опытом и знаниями между экспедиторами грузов, осуществляющими смешенные перевозки компаниями и теми, кто предоставляет услуги в области политики;
4. Программы постоянной профессиональной подготовки в вопросах экспедирования грузов, смешенных перевозок и логистики, учрежденные странами.

5. Финансирование и участие частного сектора

Сектор транспорта испытывает колоссальную потребность в капиталовложениях как в инфраструктуру, так и в услуги и техническое

содержание. Однако действия большинства стран скованы дефицитом бюджета. Некоторым странам региона удалось добиться успехов в создании новаторских механизмов финансирования и инвестирования, включая государственно-частные партнерства (ГЧП), и применении других способов мобилизации средств, которые открывают новые и более широкие финансовые возможности. Вместе с тем множество ограничений препятствует использованию процессов партнерства, включая дефицит кадров и недостаток опыта в областях разработки проектов в рамках ГЧП, осуществление, контроль и регулирование выполнения контрактов и рационализацию административных процессов.

Ближайшая цель: содействовать региональному сотрудничеству между государственным и частным секторами в целях финансирования инфраструктуры и ее технического содержания.

Мероприятия:

1. Исследования по вопросам инвестиций применительно к участкам сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и интермодальным сообщениям, включая «сухие порты», речные и морские порты;
2. Инвестиционные форумы по содействию установлению партнерства и обмену опытом в финансировании Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, международно признанных «сухих портов», речных и морских портов;
3. Оценка и пропаганда направлений политики и инициатив в целях финансирования технического содержания автомобильных дорог;
4. Поддержка регионального сотрудничества и взаимодействие между структурами/программами ГЧП;
5. Помощь странам-членам и учреждениям путем организации обмена хорошо зарекомендовавшими себя методами и осуществления программ ГЧП по развитию потенциала;
6. Техническая помощь в оценке готовности к установлению ГЧП.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по увеличению объемов капиталовложений в инфраструктуру транспорта и логистики, в том числе по линии государственно-частных партнерств, в соответствии с предложениями и методическими рекомендациями секретариата;
2. Принятые государствами-членами меры по учету рекомендаций относительно технического содержания автомобильных дорог;
3. Регистрация результатов обмена информацией и доклады совещаний;

6. Устойчивое развитие транспорта

Сектор транспорта занимает третье место среди крупнейших энергопользователей в регионе. Кроме того, транспорт является одним из самых стремительно развивающихся секторов в регионе. Прогнозы говорят

о том, что стоимость энергоносителей будет и впредь расти, что в еще большей степени заставит все секторы стремиться к повышению эффективности; и что, если не будут приняты соответствующие меры, уровень вредных выбросов будет и впредь расти. В секторе транспорта можно добиться немалых успехов, благодаря переходу к использованию альтернативных видов транспорта и повышению организационной эффективности^d.

Ближайшая цель: повысить уровень информированности и углубить понимание альтернативных вариантов политики в области грузовых перевозок, которые могли бы способствовать снижению энергопотребления и объема выбросов.

Мероприятия:

1. Предложения к стимулированию по линии соответствующих механизмов перехода от автомобильного к железнодорожному и водному транспорту и использование сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» для интермодальной рассылки товаров и перевозки пассажиров;

2. Региональные совещания по обмену опытом в деле внедрения энергоэффективных и экологически более безопасных систем логистики грузовых перевозок; и

3. Включение вопросов устойчивого транспорта в издания *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*, *the Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* и специальные региональные исследования политики в области транспорта;

4. Развитие потенциала в деле повышения уровня информированности и содействия развитию экологически устойчивого транспорта.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по содействию политики перехода к использованию альтернативных видов транспорта в соответствии с предложениями и методическими рекомендациями секретариата;

2. Принятые государствами-членами меры по учету вопросов развития устойчивого транспорта при разработке политики и проектов в области транспорта;

7. Безопасность дорожного движения

Дорожно-транспортные происшествия каждый день ежеминутно приводят к человеческим трагедиям. Ежегодно в Азиатско-Тихоокеанском регионе на дорогах погибает свыше 700 000 человек, что составляет приблизительно половину несчастных случаев на дорогах во всем мире. В последнее время вопросу о безопасности дорожного движения стало уделяться повышенное внимание, о чем свидетельствует Декларация

^d Вопросами усовершенствования технологий, касающихся движущей силы и источников энергии, будут заниматься в рамках параллельно осуществляемых Отделом окружающей среды и развития ЭСКАТО и другими партнерами.

министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ноябрь 2006 года)^e и резолюция 64/255 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 2 марта 2010 года. Несмотря на эти глобальные инициативы, во многих странах региона безопасность дорожного движения до сих пор еще не является приоритетным направлением национального планирования или политики.

Ближайшая цель: оказывать странам в регионе помощь в выполнении своих обязательств в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы)^f.

Мероприятия:

1. Совещания и техническая помощь для оказания странам содействия в развитии потенциала по обеспечению безопасности дорожного движения в соответствии с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, включая сбор данных и контроль за прогрессом;
2. Совещания в интересах стимулирования приверженности на высоком уровне делу обеспечения безопасности дорожного движения и обмена передовыми методами повышения безопасности дорожного движения;
3. Консультационные услуги и техническая поддержка национальным кампаниям по обеспечению безопасности дорожного движения и смежным мероприятиям по повышению информированности;
4. Веб-сеть по безопасности дорожного движения.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по осуществлению политики и программ по безопасности дорожного движения в соответствии с целями Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения;
2. Принятые государствами-членами меры по совершенствованию систем сбора информации и данных о безопасности дорожного движения;
3. Документально подтвержденные передовые методы повышения безопасности дорожного движения, обмен которыми осуществляется по линии совещаний и через веб-сеть по безопасности дорожного движения.

8. Транспорт и Цели развития тысячелетия

Несмотря на то, что в Целях развития тысячелетия транспорт конкретно не упоминается, в настоящее время общепризнано, что транспортная инфраструктура и услуги играют жизненно важную роль в достижении Целей развития тысячелетия. Во многих странах региона наблюдается серьезное неравенство по доходам, материальному состоянию и возможностям. Это является следствием недостаточного числа

^e E/ESCAP/63/13, глава IV.

^f См. резолюцию 64/255 Генеральной Ассамблеи, пункт 2.

всепогодных дорог, связывающих с селами, редких или ненадежных транспортных сообщений с отдаленными районами и островами, неудовлетворительного доступа к районам, расположенным в глубине страны, и плохо развитой сетью сообщений между городом и деревней. Плохое техническое содержание инфраструктуры, прежде всего автомобильных дорог, снижает их номинальную стоимость и увеличивает эксплуатационную стоимость транспортных средств, время, затрачиваемое на перевозки и угрозу безопасности участников дорожного движения. Налицо огромный потенциал для увеличения вклада транспортных интервенций в усилия по достижению Целей развития тысячелетия. Для реализации этого потенциала правительства обязательно должны учитывать задачи, связанные с политикой по борьбе с нищетой и достижению Целей, в своих транспортных программах и проектах на ранних этапах их разработки и программирования.

Ближайшая цель: стимулировать учет аспектов Целей развития тысячелетия в процессе планирования и осуществления региональных транспортных интервенций.

Мероприятия:

1. Исследования и практикумы по вопросам актуализации в необходимых случаях аспектов Целей развития тысячелетия в планах и политике в области транспорта, прежде всего в процессе развития инфраструктуры, в области доставки продукции на рынки, обеспечения продовольственной безопасности и безопасности дорожного движения;

2. Обмен опытом между странами-членами в развитии транспортной инфраструктуры и услуг в целях предоставления сельским жителям физического доступа и присоединения их к национальным и региональным системам магистральных дорог;

3. Подготовительные мероприятия в поддержку десятилетнего обзора осуществления Алматинской программы действий в 2013 году.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по актуализации Целей развития тысячелетия в программах и политике в отношении транспорта с особым акцентом на соответствующие области Региональной программы действий;

2. Принятие рекомендаций исходного регионального документа на глобальном совещании, посвященного десятилетнему обзору хода осуществления Алматинской программы действий.

9. Межостровные перевозки

Предоставление эффективных, надежных и недорогостоящих услуг в области перевозок на острова и в архипелажные развивающиеся страны, и в обратном направлении, а также между ними и на их территории связано с рядом разных препятствий и трудностей. В их числе можно отметить подбор габаритов судов, быстроту обслуживания, мощности портов, безопасность и удобства, связанные с низкими и нередко нерегулярными объемами перевозок, продолжительные сроки плавания, несбалансированные грузопотоки и низкая стоимость единицы экспортной продукции. В некоторых случаях эти трудности являются причиной

нерентабельности маршрутов или «снятия сливок» с наиболее привлекательных или выгодных видов транспортировок с оставлением менее привлекательных другим. В результате возникает «порочный круг» по мере того, как происходит нарушение постоянства, снижение надежности и уменьшение материальной доступности услуг. Эти трудности могут возникать: на национальном, субрегиональном и международном уровнях.

Ближайшая цель: оказывать помощь в определении возможных стратегий повышения постоянства, надежности и материальной доступности перевозок архипелажных и островных развивающихся стран

Мероприятия:

1. Исследования, мероприятия по развитию потенциала и программные рекомендации относительно эффективных стратегий обеспечения регулярных, надежных и материально доступных межостровных перевозок для рассмотрения архипелажными и островными развивающимися странами; и

2. Консультационные услуги и техническая поддержка странам-членам по их просьбе применительно к осуществлению программных мер по содействию межостровным перевозкам.

Показатели достижения цели:

1. Меры, принятые государствами-членами по учету рекомендаций, касающихся межостровных перевозок в соответствии с предложениями и методическими рекомендациями секретариата.

10. Соединение субрегиональных транспортных сетей

В Азиатско-Тихоокеанском регионе межправительственные организации и программы активно участвуют в содействии установлению физических и организационных связей в своих собственных регионах. Заключение соответствующих соглашений и осуществление инициатив приводит к установлению различных правовых и эксплуатационных режимов, регулирующих межсубрегиональное движение грузов, транспортных средств и пассажиров. Эти различия могут выступать в качестве физических и нефизических барьеров на пути беспрепятственных и эффективных перевозок между субрегионами.

Ближайшая цель: выявить физические и нефизические препятствия на пути развития межсубрегиональных сообщений и создать платформу для налаживания более тесного взаимодействия между субрегиональными структурами в развитии транспорта.

Мероприятия:

1. Составление документов, освещающих потенциальные вопросы, которые необходимо решать в целях совершенствования физических и организационных связей между субрегионами;

2. Совещания с участием стран – членов ЭСКАТО, субрегиональных организаций и субрегиональных программ, приуроченных к соответствующим совещаниям правомочных органов в целях рассмотрения совместных действий, которые способствовали бы

установлению межсубрегиональных связей;

3. Техническая помощь и поддержка в осуществлении инициатив по созданию межсубрегиональных связей в целях развития транспорта.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по совершенствованию субрегиональных связей в соответствии с предложениями и методическими рекомендациями секретариата;

2. Включение предложений и вопросов, поднятых секретариатом, в повестки дня совещаний стран-членов и субрегиональных организаций/программ.

Приложение II

Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок

Цель региональных стратегических рамок состоит в оказании странам-членам региона и их партнерам по развитию помощи в повышении эффективности программ и проектов по упрощению процедур и ускорению развития международного автомобильного транспорта на основе достижения долгосрочных целей.

Региональные стратегические рамки служат для стран-членов и их партнеров по развитию общим ориентиром в процессе разработки политики, соглашений, программ и проектов по упрощению процедур, а также соответствующих мер. Кроме того, эти рамки содействуют использованию общих стратегий решения связанных с упрощением процедур вопросов, что делает нынешнюю систему менее сложной.

Кроме того, стратегические рамки помогают проводить более согласованную работу по объединению национальных, двусторонних, субрегиональных и региональных усилий в целях ускорения процесса упрощения процедур перевозок.

С учетом обязательной необходимости устранения некоторых нефизических барьеров, которые препятствуют международным автомобильным перевозкам, предлагается сфокусировать региональные стратегические рамки изначально на основополагающих элементах международных автомобильных перевозок и ключевых механизмах упрощения процедур^a.

I Основополагающие элементы международных автомобильных перевозок

A. Разрешения на автомобильные перевозки и коммерческие права на перевозку

1. Суть вопроса

В Азии международные автомобильные перевозки в основном осуществляются в приграничных районах и по ограниченному числу дорог. Большая часть разрешений на перевозку выдается лишь на один рейс по указанному маршруту оговоренным конкретным транспортным средством. Еще одним препятствием на пути международных автомобильных перевозок является ограничение на транзит. В результате этого нередко приходится производить перевалку перевозимых автомобильным транспортом грузов на границах или в местах погрузки/разгрузки на указанном маршруте. А это приводит к ненужному повышению издержек и увеличению времени простоев в процессе транспортировки.

^a Если в той или иной стране действуют более либеральные и упрощенные механизмы в некоторых из перечисленных областей, внимание можно сконцентрировать на других рекомендуемых областях.

2. Цель

Более широкое использование многоразовых разрешений на перевозку, выдаваемых тому или иному перевозчику на любое отвечающее требованиям транспортное средство в его парке. Такие разрешения, действующие в течение одного года, можно использовать на множестве маршрутов или на сетях автомобильных дорог применительно как к межгосударственным, так и транзитным перевозкам. Кроме того, следует содействовать выдаче многостороннего разрешения на перевозку в целях более широкого использования наряду с двусторонними разрешениями на перевозку.

3. Процесс

Когда страны-члены разрабатывают или возобновляют действие своих многосторонних или двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок, или проводят консультации по вопросу об осуществлении этих соглашений, они могут рассмотреть возможность использования разрешений на перевозку, действительных для многоразового въезда в течение одного года и/или по множеству маршрутов, или автомобильным сетям, и предоставления своим компетентным властям права выдавать разрешения не конкретным транспортным средствам, а перевозчикам.

В. Визы для профессиональных водителей и экипажей автотранспортных средств

1. Суть вопроса

В отличие от моряков и экипажей воздушных судов профессиональные водители автотранспортных средств не имеют возможности пользоваться упорядоченными глобальными механизмами выдачи виз или временного въезда для осуществления международных перевозок. Порядок выдачи виз профессиональным водителям автотранспортных средств в основном регулируется двусторонними соглашениями о визовом режиме. В последние годы некоторые страны пытаются решить этот вопрос на основе субрегиональных договоренностей. Международные организации также прилагают усилия по содействию выдачи виз профессиональным водителям автотранспортных средств. Но, несмотря на это, во многих странах отсутствует конкретная визовая категория для водителей транспортных средств, и почти в большинстве стран региона эту категорию людей в процессе выдачи виз рассматривают либо как приезжих, либо как иностранных рабочих.

Профессиональным водителям автотранспортных средств приходится проходить сложный и трудный процесс, связанный с представлением заявки на выдачу визы, и им, как правило, каждый раз выдается одноразовая виза. В некоторых странах от водителей требуют подавать заявление на получение визы в посольства или консульства в крупных городах лично и ждать получения визы или извещения об отказе в ее выдаче не меньше недели.

В результате этого связанные с выдачей виз трудности продолжают приводить к задержкам в доставке грузов и порой требуют смены транспортных средств или, по крайней мере, водителей в местах пересечения границ.

2. Цель

Задача-минимум заключается в том, чтобы страны-члены региона могли бы рассмотреть возможность выдачи профессиональным водителям и экипажам автотранспортных средств многоразовых виз, действительных в течение одного года. Страны могли бы также договориться о единообразном комплекте документов и базовых процедурах.

3. Процесс

Для достижения этой цели компетентные национальные органы, отвечающие за международные автомобильные перевозки, могли бы выступать в качестве посредников в целях содействия выдачи виз в посольствах или консульствах. Компетентный национальный орган в той или иной стране может соответствующим образом подготовить список профессиональных водителей и передать его своему партнеру в другой стране с последующим препровождением его в министерство иностранных дел, посольство или консульство. Или же компетентные национальные органы могут выступать поручителями и гарантами перевозчиков в процессе обращения водителями за визой.

Транспортным властям необходимо консультироваться с министерствами иностранных дел, когда они заключают субрегиональные соглашения об упрощении процедур, которые включают в себя клаузулы, касающиеся визовых договоренностей. В случае необходимости они могут обратиться к соответствующим органам с просьбой заключить двусторонний/субрегиональное соглашение о выдаче виз для профессиональных водителей.

С. Временный импорт автотранспортных средств

1. Суть вопроса

В большинстве стран, где транспортным средствам разрешается пересекать границы, общепринятой практикой считается использование той или иной гарантии (например, залог, депозит наличными через местного агента или на основе одноразового платежа в случае каждого въезда) для удовлетворения требований таможенных властей. Лишь в небольшом числе стран региона такие требования не предъявляются.

Насчитывается несколько международных конвенций о временном ввозе, к которым большинство стран региона не присоединилось.

Использование единообразных субрегиональных соглашений и субрегиональной системы гарантий не являются самым удобным механизмом для перевозчиков, однако это действительно дает возможность избежать денежных или залоговых взносов или сборов на границе или в процессе перевозки через границы нескольких стран. Вместе с тем сборы за использование документов и выдаваемых гарантий в рамках этой системы могут вызывать серьезную озабоченность. Если эти сборы выше, чем одноразовые сборы в размере фиксированной суммы в местах пересечения границ, то гарантийная система теряет свои преимущества.

2. Цель

Следует стимулировать следование минимальному региональному стандарту, заключающемуся в применении положений международных конвенций о временном ввозе.

3. Процесс

Страны, которые не присоединились к международным конвенциям о временном ввозе^b, должны принять меры по постепенному содействию этому процессу. Эти конвенции предусматривают идентичные обязательства применительно к временному ввозу транспортных средств. Страны, которые уже являются договаривающимися сторонами, могут принять меры по созданию практических механизмов по осуществлению в полном объеме.

D. Страхование транспортных средств

1. Суть вопроса

Согласно требованиям, страховка, как правило, покупается при каждом пересечении границы в регионе, что приводит к простоям и заставляет водителей получать отдельную квитанцию за платежи наличными. Несмотря на то, что внедрение субрегиональных систем страхования планируются вот уже на протяжении многих лет, еще многое предстоит сделать для того, чтобы такие схемы начали действовать.

2. Цель

Страхование перед третьими лицами должно стать в регионе минимальным стандартом для транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки на основе использования либо системы «Зеленой карты»^c, либо аналогичной субрегиональные системы.

3. Процесс

Желательно, чтобы страны-члены присоединились к системе «Зеленой карты». Страны в субрегионах, которые имеют автотранспортные сообщения с Европой, могли бы внедрить систему «Зеленой карты» для более легкого доступа к Европе. Страны в других субрегионах, возможно, выработают субрегиональные системы страхования механических транспортных средств перед третьими лицами, которая будет совместима с системой «Зеленой карты», не забывая при этом о долгосрочной цели присоединения к системе «зеленой карты». Страны, которые не участвуют в какой-либо субрегиональной системе страхования, могут рассмотреть возможность заключения двусторонних или трехсторонних соглашений на базе системы «Зеленой карты».

E. Масса и габариты транспортных средств

1. Суть вопроса

Для многих стран-членов региона ущерб, наносимый дорогам и мостам большегрузными транспортными средствами, представляет собой одну из серьезных проблем, которая усугубляется эксплуатацией

^b Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств и/или Конвенция ВТО о временном ввозе (Стамбульская конвенция).

^c См., к примеру, ECE/TRANS/SC.1/2009/6.

перегруженными иностранными транспортными средствами. Эта проблема существует отчасти вследствие того, что в различных странах действуют различные технические стандарты о допустимой массе и габаритах, а отчасти вследствие того, что некоторые перевозчики в погоне за прибылью сокращают число рейсов, перегружая транспортные средства.

В то же время неоднократные задержки и инспекции на границах и существование внутренних станций взвешивания для международных транспортных средств тормозит процесс повышения эффективности перевозок. Перевозчики просят упростить порядок взвешивания и сократить количество взвешиваний и инспекций в странах.

Какого-либо международного или регионального стандарта, регулирующего массу и габариты транспортных средств, которым разрешено двигаться по дорогам, не существует. Страны-члены пытаются согласовать или унифицировать стандарты на субрегиональном уровне. Двухсторонние соглашения о международных автомобильных перевозках, как правило, требуют от перевозчиков соблюдения внутренних стандартов принимающих стран, которые в большинстве случаев отличаются от стандартов стран, к которым приписаны перевозчики.

2. Цель

Для здорового и устойчивого развития международных автомобильных перевозок в регионе было бы целесообразно унифицировать на двустороннем, трехстороннем, четырехстороннем и субрегиональном уровнях допустимые массы и габариты транспортных средств, включая нагрузку на ось.

3. Процесс

Одним из практических подходов могла бы стать унификация таких стандартов на основе двусторонних и многосторонних, в том числе трехсторонних, четырехсторонних и субрегиональных договоренностей.

Кроме того, страны-члены, возможно, подумают о создании системы контроля за перегружаемыми транспортными средствами путем заключения двусторонних и многосторонних соглашений. Эта система контроля могла бы предусматривать взимание штрафов вкупе с предупреждениями и временным приостановлением действий разрешений на перевозку.

Г. Регистрация транспортных средств и техпаспорта

1. Суть вопроса

В настоящее время страны – члены ЭСКАТО опираются на двусторонние или многосторонние соглашения применительно к регистрации взаимопризнанных транспортных средств и их техпаспортам. Вместе с тем по-прежнему широко распространено использование алфавита национальных языков в регистрационных свидетельствах и на номерных знаках. Это вызывает трудности, когда пограничные власти пытаются выдать разрешение на въезд транспортных средств. Это также причиняет неудобство дорожной полиции и еще более усложнит обстановку после того, как будут внедрены электронные системы выдачи разрешений.

В целях взаимного признания регистрационных свидетельств, выдаваемых на транспортные средства, необходимо использовать стандартизированные знаки отличия государства регистрации, подробные требования к техническому состоянию и периодическим инспекциям транспортных средств, а также стандартизированные номерные регистрационные знаки или маркировки транспортных средств. Номерные регистрационные знаки или маркировки должны содержать либо арабские числа, либо арабские числа и заглавные латинские буквы в соответствии с Конвенцией о дорожном движении [1968 года].

2. Цель

Следует поощрять принятие стандартов на выдаваемые регистрационные свидетельства, номерные знаки или маркировки, а также опознавательные знаки стран, предусмотренные в Конвенции о дорожном движении [1968 года].

3. Процесс

Странам, которые еще не стали договаривающимися сторонами Конвенции о дорожном движении [1968 года], необходимо принять меры по присоединению к ней.

Страны, которые, возможно, столкнутся с трудностями в присоединении к этой Конвенции в ближайшем будущем, могут подумать о внедрении стандартов, предусмотренных в этой Конвенции, а также об использовании других механизмов, соответствующих положениям этой Конвенции, и попытаться избегать использования других стандартов в рамках каких-либо двусторонних и многосторонних соглашений, которые они, возможно, заключат.

II. Ключевые механизмы упрощения процедур международных автомобильных перевозок

В регионе на национальном, субрегиональном и региональном уровнях накоплены неоценимый опыт и богатые знания применительно к успешному и не совсем успешному осуществлению стратегий как по разработке, так и последующему осуществлению транспортных соглашений. Для того чтобы сфокусировать совместные усилия, развивать сотрудничество и обмениваться опытом между странами-членами, предлагаются следующие ключевые механизмы.

A. Создание эффективно функционирующего правового режима

Ключевую роль призваны сыграть международные конвенции, а также субрегиональные и двусторонние соглашения.

1. Создание региональной сети юрисконсультов по упрощению процедур перевозок

Содействие и осуществление международных конвенций по упрощению процедур, разработка и осуществление субрегиональных соглашений, заключение двусторонних соглашений и согласование документации и процедур – все это зависит от национальных, субрегиональных и международных юрисконсультств. А поэтому региональная сеть региональных и субрегиональных специалистов в

вопросах переговоров и юрисконсультов от правительств, транспортных ассоциаций и научных кругов могла бы сыграть жизненно важную роль путем консультирования и содействия согласованию и координации различных правовых инструментов, касающихся упрощения процедур перевозок.

По линии этой сети страны-члены и субрегиональные организации/учреждения будут в состоянии делать следующее:

- обмениваться информацией;
- координировать деятельность между собой;
- выявлять области правовых коллизий между различными субрегиональными соглашениями и их последствия;
- предлагать пути решения правовых коллизий в географически близких друг к другу странах;
- предлагать пути установления сообщений между странами в различных субрегионах на основе различных субрегиональных соглашений;
- обмениваться опытом.

Эта сеть могла бы также содействовать пропаганде международных конвенций об упрощении процедур, а также разработке и осуществлению субрегиональных соглашений по упрощению процедур и оказывать помощь в выработке и совершенствовании двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок. Она бы стала сетью основного коллектива профессионалов в правовых вопросах, касающихся упрощения процедур автомобильных перевозок в регионе, обеспечивая правовое сопровождение процесса разработки и осуществления соглашений.

Эта сеть могла бы обмениваться информацией через электронные сообщения, по линии семинаров, профессиональной подготовки, совещаний экспертов, групповых и отдельных исследований. Секретариат ЭСКАТО мог бы оказывать секретариатскую и финансовую поддержку сети на протяжении нескольких лет. В долгосрочном плане сеть будет действовать независимо при секретариатской поддержке ЭСКАТО и проводить исследования по просьбе государственных учреждений ЭСКАТО и других организаций/учреждений.

2. Присоединение к отдельным международным конвенциям по упрощению процедур

В резолюции 48/11 Комиссии страны региона могут найти общий и согласованный набор стандартов в области упрощения процедур международных наземных перевозок в виде начального набора конвенций^d, к которым могут присоединиться страны в регионе ЭСКАТО.

После проведения в 2006 году секретариатом по просьбе Комиссии исследования было внесено предложение добавить три дополнительных

^d Конвенция о дорожном движении, 1968 год; Конвенция о дорожных знаках и сигналах, 1968 год; Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), 1975 год; Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств, 1956 год; Таможенная конвенция о контейнерах, 1972 год; Международная конвенция по согласованию условий проведения контроля грузов на границе, 1982 год; и Конвенция о Договоре о международной дорожной перевозке грузов (КД-ПГ), 1956 год.

международных правовых документа к тем, которые были рекомендованы в резолюции 48/11:

- а) Протокол к Конвенции о Договоре о международной дорожной перевозке грузов, 1978 год;
- б) пересмотренная Киотская конвенция об упрощении и согласовании таможенных процедур, 1999 год;
- с) Конвенция о временном ввозе (Стамбульская конвенция), 1990 год.

Вместе взятые, эти 10 международных правовых инструментов могли бы послужить твердой основой для упрощения и согласования региональных инициатив по упрощению процедур в соответствии с международными стандартами.

Странам-членам, которые еще не присоединились к основным конвенциям с внесенными в них поправками, необходимо рассмотреть такую возможность. Если присоединение связано с продолжительным процессом вследствие внутренних процедур, то в этом случае странам-членам необходимо рассмотреть возможность внедрения в качестве переходной меры набора стандартов, предусмотренных в конвенциях на уровне национального законодательства.

Эффективное осуществление международных конвенций имеет такое же важное значение, как и присоединение к ним. Странам-членам необходимо пересмотреть обязательства по международным конвенциям, а также действующие у них законодательства и практику и внести в необходимых случаях изменения в свои законодательства, документацию и процедуры, касающиеся международных автомобильных перевозок.

3. Субрегиональные соглашения

Основным предназначением субрегиональных соглашений, касающихся упрощения процедур международных автомобильных перевозок, является открытие движения в субрегионах, согласование и упрощение формальностей и процедур и установление общих стандартов при соблюдении положений международных конвенций. Эффективное осуществление субрегиональных соглашений стало для большинства стран-членов в регионе важной, но в то же время трудной задачей.

Осуществление субрегиональных соглашений предусматривает участие многих министерств и органов. Это также требует внесения поправок во внутреннее законодательство, действующие формальности и процедуры, а также функции некоторых учреждений и органов. Для осуществления таких соглашений требуется твердая политическая поддержка со стороны стран-членов. Кроме того, необходима финансовая и техническая поддержка международных организаций и учреждений. Следует активизировать информационно-просветительскую работу в регионе с тем, чтобы привлечь внимание национальных правительств и международного сообщества к этому важному вопросу.

4. Двусторонние соглашения

С учетом трудностей в применении положений и осуществлении многочисленных двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок, с которыми сталкиваются многие страны региона, необходимо, по возможности, использовать региональному

стратегию для применения положений международных конвенций и субрегиональных соглашений и использования двусторонних соглашений в целях охвата тех областей, в которых деятельность по линии международных конвенций и субрегиональных соглашений невозможна. Разработка типового руководства с рекомендуемой структурой стандартов для двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок, могла бы оказать странам-членам помощь в более эффективной разработке и осуществлении многочисленных двусторонних соглашений при обеспечении большей степени согласования.

В. Более широкое применение новых технологий

Применение новых технологий, в том числе информационно-коммуникационной технологии, может в немалой степени активизировать процесс упрощения процедур автомобильных перевозок. Следует и впредь содействовать строительству современных пунктов пересечения границ и развитию международного автомобильного транспорта, оснащенного новыми технологиями и электронными системами декларирования. Использование новых технологий в целях упрощения процедур контроля за пересечением границ при международных автомобильных перевозках по-прежнему представляет собой относительно новый вид деятельности в регионе. До того, как в полной мере будут задействованы такие технологии, необходимо внести поправки в законодательство и упростить действующие формальности и процедуры. Следует содействовать обмену накопленным в регионе опытом новаторского и комплексного применения новых технологий применительно к таможенной очистке и досмотру в случае международных автомобильных перевозок, что может привести к более высокой степени согласования в регионе.

С. Организация профессиональной подготовки применительно к международным автомобильным перевозкам

Необходимо организовывать профессиональную подготовку всех сторон, в том числе представителей органов, ответственных за разработку политики, работников управленческого звена и водителей в контексте международных автомобильных перевозок, что является неотъемлемой частью региональных стратегических рамок, с тем, чтобы они могли компетентно выполнять свои обязанности в процессе международных операций. В среднесрочном-долгосрочном планах желательно создать национальные учебные заведения для представителей органов, ответственных за разработку политики, работников управленческого звена и водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки. Однако в Южной и Юго-Восточной Азии субрегиональные учебные заведения, которые организуют, прежде всего, курсы по субрегиональным операциям, оказались бы более полезными и эффективными в краткосрочном плане и помогли бы преодолеть некоторые из препятствий в области финансов и развития потенциала. В Центральной и Западной Азии, где имеются более тесные связи с Европой, учебная подготовка по вопросам субрегиональных перевозок могла бы проводиться параллельно с курсами по вопросам межрегиональных перевозок.

Секретариат ЭСКАТО мог бы оказывать помощь в определении основных предметов, которые должны быть включены в учебные планы учебных заведений с тем, чтобы содействовать установлению общих стандартов профессиональной подготовки.

D. Создание/укрепление национальных координационных механизмов по упрощению процедур

В целях эффективного решения задач, связанных с упрощением процедур перевозок, необходимо применять всеохватывающий и комплексный подход с привлечением соответствующих государственных министерств/учреждений и частного сектора. Такое взаимодействие играет решающую роль в разработке и осуществлении различных мер по упрощению процедур. В некоторых странах региона ЭСКАТО уже функционируют координационные механизмы, которые могли бы выполнять все требуемые задачи, и их следует и впредь укреплять в целях обеспечения их 100-процентной эффективности. Кроме того, следует разработать механизмы по содействию обмену опытом.

E. Содействие организации совместного контроля в местах пересечения границ

Совместный контроль в местах пересечения границ на двустороннем уровне, включая очистку по принципу «единого окна», комплексный досмотр, совместный таможенный контроль, организацию срочной очистки определенных видов грузов (к примеру, скоропортящихся грузов) на взаимной основе и сокращение числа органов контроля в местах пересечения границ, должны занимать в соответствии с международными стандартами первое место в повестке дня. Вместе с тем необходимо в полной мере признать сложность организации совместного контроля и наличие различного порядка осуществления различными пограничными контрольно-пропускными пунктами совместного контроля; а поэтому, прежде чем приступить к организации совместного контроля, необходимо провести конкретные исчерпывающие и подробные исследования и работу по каждому пограничному контрольно-пропускному пункту. В связи с этим обмен опытом между странами-членами мог бы помочь в выработке оптимального стандарта, исходя из инфраструктуры и операций.

F. Содействие созданию экономических зон в местах пересечения границ, «сухих портов» и центров логистики

Недавние тенденции в создании свободных экономических зон и совместных свободных экономических зон в местах пересечения границ, а также «сухих портов» и центров логистики открыли для пограничных органов контроля и предприятий автомобильного транспорта новые возможности для преодоления множества препятствий, стоящих на пути международных автомобильных перевозок. Необходимо использовать потенциальные преимущества упрощения процедур международных автомобильных перевозок и логистики.

G. Дальнейшее применение инструментов по упрощению процедур

Такие инструменты упрощения процедур, как методология «время/стоимость-расстояние», могли бы помочь выявить препятствия на пути международных перевозок, а также находить возможные пути выхода из трудного положения. Следует содействовать их более широкому распространению и пропаганде при поддержке транспортных министерств, предприятий транспорта и других органов контроля. Использование инструментов упрощения процедур могло бы помочь в доработке проектов и оценке полученных выгод.

II. Отчет о работе Конференции

A. Программные прения по вопросам, касающимся развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007–2011 годы), Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, включая доклад старших должностных лиц (Пункт 7 повестки дня)

1. Конференции были представлены документы E/ESCAP/MCT.2/12 и E/ESCAP/MCT.2/L.3.

2. Конференция выразила всемерную поддержку разработке и подготовке концепций по каждой из 10 областей в проекте региональной программы действий, этап II (2012–2016 годы), и заявила о том, что она поддерживает предложение об организации Форума министров транспорта стран Азии на момент наступления середины осуществления программы, этап II.

3. Конференция вновь подтвердила концепцию развития международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы для региона и выразила уверенность в том, что такая концепция будет играть центральную роль в увеличении объема движения пассажиров, грузов и услуг в регионе и повышении качества жизни людей. В связи с этим Конференция с удовлетворением отметила, что многие страны стали уделять первоочередное внимание развитию сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог на своей территории и постепенно развивают и модернизируют эти сети в целях совершенствования внутренних и региональных сообщений. Вместе с тем, налицо необходимость дальнейшего развития и модернизации этих двух сетей, включая строительство отсутствующих звеньев на сети Трансазиатских железных дорог.

4. Конференция поддержала точку зрения о том, что сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог вкупе с развитием «сухих портов» и обеспечением интермодальных сообщений для морского транспорта и морских портов будут играть конструктивную роль в содействии установлению внутри- и межрегиональных сообщений, что, тем самым, будет стимулировать торговлю и передвижение людей. В связи с этим она с удовлетворением отметила, что многие страны стали уделять первоочередное внимание развитию «сухих портов». Конференция с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый в разработке межправительственного соглашения по «сухим портам», и с нетерпением ждет выработки его окончательного варианта на межправительственном совещании в 2012 году.

5. Конференция признала наличие огромного числа нефизических барьеров, стоящих на пути беспрепятственных и эффективных трансграничных перевозок в регионе, прежде всего в области наземного транспорта, и подчеркнула важность регионального сотрудничества в деле ликвидации таких барьеров. Конференция просила уделять в процессе осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы),

первоочередное внимание упрощению процедур перевозок.

6. Конференция подчеркнула ряд мер, направленных на устранение нефизических барьеров: а) присоединение к международным конвенциями, касающимся упрощения процедур перевозок; б) разработку и осуществление двусторонних и субрегиональных соглашений; в) создание комплексных контрольно-пропускных пунктов, совместного приграничного контроля, «единого окна» и совместных зон свободной торговли на границах; г) принятие поправок к внутреннему законодательству, согласование правил и нормативно-правовых актов и упрощение документации процедур; д) подготовку стратегической таможенной документации и внедрение новых технологий.

7. Конференция признала трудности, возникающие в процессе осуществления субрегиональных соглашений, касающихся упрощения процедур торговли, и подчеркнула необходимость выработки или корректировки внутреннего законодательства, касающегося трансграничных перевозок, развития потенциала, координации и финансовой поддержки.

8. Конференция с удовлетворением отметила завершение переговоров по проекту Соглашения между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условия для международных автомобильных перевозок и ожидаемое подписание Соглашения в Пекине в июне 2012 года во время проведения Саммита Шанхайской организации сотрудничества.

9. Конференция также отметила усилия, которые предпринимают несколько стран-членов в целях повышения эффективности транспортной логистики путем содействия развитию интермодальных перевозок; создания межстрановой информационной сети по логистике; заключения межстрановых многосторонних транспортных соглашений; и использования систем спутникового сопровождения контейнеров.

10. Конференция заявила о поддержке усилий секретариата по привлечению частного сектора к участию в развитии транспорта в регионе. Она выразила надежду на то, что такие усилия будут предприниматься и в будущем и что особое внимание в этой связи будет уделяться необходимости изучения новаторских методов финансирования, дальнейшего стимулирования и оказания поддержки делу создания государственно-частных партнерств (ГЧП). Конференция приветствовала предложение Исламской Республики Иран принять у себя в ноябре 2012 года Конференцию министров по государственно-частным партнерствам для развития инфраструктуры.

11. Конференцию информировали о множестве успешно осуществленных проектов государственно-частных партнерств (ГЧП), связанных с развитием транспортной инфраструктуры, что способствовало обеспечению морских, автомобильных и железнодорожных сообщений в Азии. Она также подчеркнула важную роль секретариата в изучении опыта создания ГЧП и консультировании в этих вопросах.

12. Конференция отметила, что инвестиции в транспортную инфраструктуру и услуги должны быть более устойчивыми. Она подчеркнула важное значение экономической и социальной устойчивости транспортных систем, а также учета аспектов экологической устойчивости.

13. Конференция отметила, что изменение климата ставит под угрозу устойчивость транспортной инфраструктуры многих стран и что необходимо осуществлять «низкоуглеродные» стратегии, придавая при этом особое значение повышению энергоэффективности. В связи с этим государства-члены выступают с различными инициативами перехода к использованию альтернативных видов транспорта, включая: а) более широкое использование внутренних и прибрежных водных путей, б) расширение сетей общественного транспорта, в) стимулирование использования немоторизованных видов транспорта, г) расширение и электрификацию железнодорожной сети в качестве альтернативы автомобильному транспорту, д) регулирование спроса на транспортные средства, е) совершенствование инженерно-конструкторских работ на основе использования «умной» технологии транспортных систем, ж) проведение политики по сглаживанию негативных последствий, включая политику по уменьшению выбросов транспортных средств, использование биотоплива и топливоэффективных судов и стратегий перевозок.

14. Конференция подчеркнула важную роль действенной, доступной и комплексной системы общественного транспорта в городах в деле сокращения выбросов транспортных средств и подчеркнула необходимость модернизации услуг, повышения качества и расширения доступности такой системы.

15. Конференция отметила, что архипелажные и малые островные развивающиеся страны сталкиваются с особыми трудностями в развитии устойчивых транспортных систем, которые обеспечили бы эффективные, надежные и недорогостоящие перевозки на внутреннем, субрегиональном и международном уровнях. Она отметила, что они уязвимы перед изменением климата и различными видами стихийных бедствий и должны рассмотреть возможность осуществления соответствующих стратегий по сглаживанию негативных последствий и адаптации.

16. Конференция подчеркнула важное значение дальнейшего решения вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, путем внедрения национальных стратегий обеспечения безопасности дорожного движения, а также осуществления оценки планов и программ действий. В связи с этим она с удовлетворением отметила национальные планы действий и инициативы по обеспечению безопасности дорожного движения, о которых было объявлено многими правительствами государств-членов в 2011 году, который к тому же стал годом начала осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, 2011–2020 годы⁹. Кроме того, Конференция также просила секретариат и занимающиеся вопросами обеспечения безопасности дорожного движения международные учреждения и впредь оказывать помощь в достижении цели Десятилетия, касающейся стабилизации и сокращения прогнозируемого уровня несчастных случаев на дорогах. Кроме того, делегация Российской Федерации информировала Конференцию о проекте резолюции по обеспечению безопасности дорожного движения, которая будет представлена на рассмотрение Генеральной Ассамблеи на ее шестьдесят шестой сессии, и обратилась к государствам-членам за поддержкой.

⁹ См. резолюцию 64/255 Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире.

17. Конференция признала, что устойчивое развитие транспорта является неперенным условием достижения Целей развития тысячелетия, поскольку хорошо развитые транспортные сети являются связующим звеном между людьми, здравоохранением, образованием, рынками, а также экономическими и социальными возможностями. В связи с этим государства-члены строят, модернизируют и ремонтируют сельские дороги в целях совершенствования доставки продукции от производителя к потребителю, а в результате этого там наблюдается немалый экономический подъем и успехи в борьбе с нищетой.
18. Конференция отметила, что пункты 1–6 повестки дня рассматривались старшими должностными лицами, чьи выводы и рекомендации изложены в их докладе (E/ESCAP/MCT.2/12). Конференция одобрила выводы и рекомендации старших должностных лиц.
19. В своих заявлениях на сегменте Конференции, посвященном прениям по политике, министры и представители подробно рассказали о своих инфраструктурных проблемах и задачах, опыте развития инфраструктуры и инициативах в области политики.
20. *Армения* продолжает концентрировать усилия на совершенствовании своей транспортной инфраструктуры, в том числе на строительстве новых автомобильных и железнодорожных участков вдоль транспортного коридора Север-Юг, восстановлении участков основных международных автомобильных дорог, идущих в северном направлении, реконструкции и восстановлении сельских дорог, а также плане по строительству «сухого порта» вблизи международного аэропорта.
21. *Бангладеш* признала важность существенной модернизации своей транспортной инфраструктуры и развития коммуникационных возможностей в регионе. Обеспечение сообщения внутри страны и между странами, а также развитие сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансзиатских железных дорог представляет важное направление в стратегии развития наземного транспорта Бангладеш. В 2009 году был одобрен генеральный план строительства автомобильных дорог, рассчитанный на 20 лет. Правительство намерено модернизировать все Азиатские автомобильные дороги в стране до четырех полос и в настоящее время в стране начало осуществлять программы по обеспечению регионального железнодорожного сообщения по маршрутам Трансзиатских железных дорог, и созданию и развитию внутренних контейнерных терминалов.
22. *Бутан* как страна, не имеющая выхода к морю, подчеркнул, что он придает большое значение развитию международного и регионального транспортного сообщения в своих усилиях по достижению валового национального счастья, представляющего суть концепции развития страны. В декабре 2011 года впервые в истории своей авиации Бутан начал осуществлять внутренние воздушные перевозки и выразил намерение развивать железнодорожное сообщение. За последние десятилетие было построено свыше 8 000 км автомобильных дорог, в том числе в сети Азиатских автомобильных дорог (АН48). Большое внимание также уделяется мерам безопасности дорожного движения, и в стране либо уже начато, либо запланировано осуществление мероприятий в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.
23. *Камбоджа* продолжает восстанавливать, совершенствовать и модернизировать свою транспортную инфраструктуру одновременно с

усилиями по упрощению процедур перевозок и обеспечению безопасности дорожного движения. Проекты включают строительство нового подвесного моста через реку Меконг в Неак Лёунге, железнодорожной линии из Сисопона до Пойпета как части железнодорожного сообщения Сингапур – Куньмин, нового контейнерного терминала в Пномпене и других внутренних контейнерных терминалов и создание специальных экономических зон.

24. *Китай* уделяет приоритетное внимание дальнейшему развитию своей транспортной инфраструктуры, повышению потенциала для управления перевозками, расширению систем и услуг общественного транспорта и повышению безопасности транспорта. Увеличивая инвестиции в собственную транспортную инфраструктуру в приграничных районах и открывая больше маршрутов и погранпереходов, Китай оказывает соседним странам помощь в развитии транспортной инфраструктуры и тесно сотрудничает с другими странами в рамках различных структур по сотрудничеству.

25. *Корейская Народно-Демократическая Республика* поддерживала инициативы в области регионального транспорта и выразила готовность присоединиться как к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог¹⁰, так и к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог¹¹. Она активно участвует в техническом сотрудничестве с ЭСКАТО и в двустороннем сотрудничестве с другими странами с целью совершенствования и восстановления своей транспортной инфраструктуры и ожидает, что такое сотрудничество будет продолжаться. В числе текущих и запланированных мероприятий было названо строительство скоростной железной дороги Пхеньян – Синьиджу, модернизация железных дорог, повышение класса автодороги Вонсан – Хамхын, строительство автодорог Пхеньян – Синьиджу и Хамхын – Раджин и установка стандартных дорожных знаков.

26. *Фиджи* подчеркнула тот факт, что перед страной стоит множество проблем, в том числе географическая изоляция, стихийные бедствия, слаборазвитая инфраструктура, нарушение торгового баланса и недостаточная привлекательность для налаживания государственно-частных партнерств в интересах развития инфраструктуры. Страна успешно внедряет систему франшизы в области морских перевозок с целью компенсации издержек частных владельцев морских судов, осуществляющих морские перевозки, по менее экономичным маршрутам и обеспечивает надежные поставки товаров большому числу поселений, расположенных на островах. Фиджи сотрудничает с Кирибати и Тувалу в целях снижения транспортных расходов и расширения коммуникационных возможностей субрегиональной транспортной сети путем воплощения в жизнь концепции Тихоокеанского транспортного узла.

27. *Индия* приступила к осуществлению своей Национальной программы развития сети национальных автомобильных дорог с целью строительства ежегодно 7 300 километров национальных автомобильных дорог и выполнению других программ по строительству 15 600 километров автомобильных дорог в отдаленных районах в целях содействия инклюзивному развитию при финансировании из различных источников. Для повышения безопасности дорожного движения она концентрирует внимание на выполнении инженерно-технических работ, обеспечении

¹⁰ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

¹¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

соблюдения правил дорожного движения, образовании и оказании неотложной медицинской помощи. В настоящее время строятся специальные коридоры для перевозки железнодорожных грузов в северо-восточных и северо-западных районах страны. Кроме того, налажено регулярное железнодорожное сообщение с Бангладеш, Непалом и Пакистаном и рассматривается возможность налаживания сообщения с другими соседними странами.

28. *Индонезия* подчеркнула, что ее система интермодальных перевозок способствует движению грузов и пассажиров на 17 000 островов и между ними и, соответственно, является основой ее национальной экономики, роста и развития. В последние годы страна добилась существенного прогресса в расширении своей сети автомобильных и железных дорог, строительстве портов, сухих портов и инфраструктуры аэропортов, совершенствовании своей логистической системы и проведении кампаний по повышению безопасности дорожного движения и устойчивому развитию транспорта.

29. *Исламская Республика Иран* подчеркнула тот факт, что она не только подсоединилась к субрегиональным транспортным сетям, но и присоединилась к более чем 60 международным транспортным конвенциям по всем видам транспорта и десяти региональным многосторонним соглашениям, включая межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог, заключила двусторонние транспортные соглашения по всем видам транспорта со 120 странами и предпринимает эффективные меры по совершенствованию транспортного сообщения со своими соседями. Во взаимодействии с другими соседними странами она создала международные транзитные коридоры, в том числе Северо-Южный и Восточно-Западный транспортные коридоры. Кроме того, она уже осуществила или осуществляет несколько важных железнодорожных проектов, в том числе строительство ряда отсутствующих участков в сети Трансазиатских железных дорог на своей территории. Осуществление этих проектов позволило значительно расширить доступ внутриконтинентальных стран Центральной Азии к морю.

30. *Япония* выразила признательность за поддержку и искреннее сочувствие в связи с землетрясением и цунами, от которых в марте 2011 года пострадали ее северо-западные районы. Она подчеркнула, что в обществе растет потребность в транспортных системах, обеспечивающих безопасность, улучшающих экологию и повышающих удобства передвижения, и в этой связи подчеркнула необходимость повышения качества транспорта. Она реализовала меры по пропаганде и внедрению единых принципов проектирования в системы общественного транспорта с тем, чтобы обеспечить доступность железнодорожных станций, автобусов и такси для всех слоев населения, в том числе и для людей, передвигающихся в инвалидных колясках и пожилых. Она подчеркнула свою готовность поделиться опытом повышения качества транспорта с другими странами региона.

31. *Казахстан*, стремясь повысить потенциал для транзитных перевозок, придает большое значение развитию интегрированной транспортной системы, включающей все виды транспорта и логистическую инфраструктуру, и при этом уделяет особое внимание строительству новых железнодорожных линий и автомобильных дорог, обеспечивающих международные и региональные транспортные связи. В этой связи он недавно завершил строительство новых железнодорожных участков между

линией Жетиген – Каргес – Узен и границей с Туркменистаном. Кроме того, он продолжил осуществление крупномасштабного проекта по созданию транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» и создает крупную совместную специальную экономическую зону с Китаем в Хоргосе.

32. *Лаосская Народно-Демократическая Республика* подчеркнула необходимость обеспечения баланса усилий по развитию физической инфраструктуры в качестве «материальной составляющей» и по устранению нефизических барьеров в качестве «нематериальной составляющей», опираясь на свой опыт субрегионального сотрудничества в рамках Ассоциации государств Юго-Восточной Азии и субрегиона Большого Меконга (СБМ).

33. *Малайзия* осуществляет Государственную программу преобразований, которая предусматривает совершенствование городского общественного транспорта в качестве одной из шести национальных ключевых областей, требующих внимания. Она значительно расширила и усовершенствовала свои внутренние и международные железнодорожные сети и прилагает усилия по расширению использования зеленой технологии в своих транспортных системах. Кроме того, она реализует образовательные инициативы и будет внедрять автоматизированную систему обеспечения соблюдения правил дорожного движения с целью повышения его безопасности.

34. *Мальдивские Острова* осветили свою политику развития различных видов транспорта для создания эффективной, устойчивой и безопасной транспортной системы в стране. Они планируют создать транспортную сеть для обеспечения связи с морскими портами других стран в Южной Азии с тем, чтобы содействовать торговле, что, в свою очередь, предоставит новые возможности для инвестиций и туризма в соответствующих странах.

35. *Монголия* осуществляет ряд важных транспортных проектов в рамках Государственной политики по железнодорожному транспорту и Новой программы развития. Она уделяет большое внимание развитию своей национальной железнодорожной сети для обеспечения связей с Северо-Восточной и Юго-Восточной Азией при поддержке внутренних контейнерных депо в Сухэ-Баторе, Улан-Баторе и Дзамын-Уде.

36. *Мьянма* повысила качество 1 696 км Азиатских автомобильных дорог до класса III за счет собственных ресурсов и с участием частного сектора. В ней строится 1 845 км новых железнодорожных путей и создаются международные глубоководные морские порты Давей и Кяукпью. Недавно в стране был открыт международный аэропорт Найпидо, который оборудован адекватными средствами для обслуживания пассажиров в терминале. В сентябре 2011 года в стране была принята программа deregistrации в целях утилизации старых автотранспортных средств для повышения эффективности транспорта и уменьшения его воздействия на окружающую среду.

37. *Непал* планирует сохранить, расширить и улучшить состояние своей транспортной сети в целях создания безопасной, надежной и устойчивой транспортной системы в интересах своего народа. Продолжается работа по сохранению автодорожной сети и созданию городской системы массовых перевозок, путепроводов и объездных путей в Катманду, наряду с улучшением и расширением железнодорожной сети. Для содействия

повышению эффективности систем грузовых перевозок планируются и создаются внутренние контейнерные терминалы с интегрированными контрольно-пропускными пунктами. Недавно была завершена подготовка национального плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью сокращения числа аварий на дорогах и положить конец росту числа погибших и пострадавших в результате увеличения парка автотранспортных средств.

38. *Пакистан* приступил к осуществлению Национальной программы модернизации транспортных коридоров (НПМТК), которая предназначена для улучшения существующей транспортной инфраструктуры, торговых логистики и услуг, а также расширения коммуникационных возможностей в регионе, прежде всего связей с Китаем, Афганистаном/республиками Центральной Азии, Исламской Республикой Иран, Турцией и другими. Большое внимание также уделяется ГЧП, и правительство заключило контракт с международной компанией на строительство шоссе на участке маршрута АН4 на основе принципа «строительство – эксплуатация – передача» (СЭП).

39. *Папуа-Новая Гвинея* разработала национальные стратегии и планы по транспорту в соответствии с всеобъемлющим долгосрочным генеральным планом национального развития на 2010–2030 годы. Она приступила к выполнению ряда программ, в том числе по модернизации крупных аэропортов на общую сумму в размере 400 млн. долл. США и расширению порта Лаэ, на которое выделяется также 400 млн. долл. США. Кроме того, она планирует работы по восстановлению автодороги в провинции Хайлендс и порта в районе залива Папуа-Новая Гвинея для расширения доступа к этому богатому ресурсами заливу и горной местности.

40. *На Филиппинах* в 2010 году была разработана стратегия развития и использования экологически устойчивого транспорта. Цель стратегии заключается в сокращении темпов роста потребления энергоносителей и объема выбросов и в создании рынка для экологически устойчивых товаров и услуг. С учетом того, что в стране насчитывается приблизительно 7 100 островов, в 2003 году она обеспечила интеграцию морского и сухопутного транспорта на основе своей системы терминалов дорожных ро-ро (СТДР).

41. *Республика Корея* выразила свое намерение увеличивать инвестиции и субсидии в целях перевода грузовых перевозок с автодорожного на железнодорожный транспорт и лучшего использования прибрежного судоходства и внутренних водных путей. Политика развития городов, предусматривающая увеличение числа велосипедных дорожек и повышение эффективности использования дорог, получила пользу в результате применения усовершенствованной технологии интеллектуальных транспортных систем. Расширение железнодорожной сети будет содействовать достижению цели страны, предусматривающей обеспечение доступа 83 процентов ее населения к железнодорожной сети к 2020 году. Кроме того, предложено расширить применение автоматизированных транспортных систем и межрегиональное сотрудничество в области упрощения наземных перевозок и обеспечить более высокую устойчивость к бедствиям в регионе.

42. *Российская Федерация* добилась ряда важных успехов в развитии своей транспортной системы, включая: а) завершение строительства автодороги Чита-Хабаровск, которая обеспечивает бесперебойную

транспортную связь между восточными и западными границами; b) успешное осуществление проекта восстановления Транскорейской железной дороги; c) сокращение времени в пути по Транссибирской магистрали до семи дней (Трансиб-7 дней) к 2015 году; и d) использование спутниковых систем слежения на основе Глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС) и ГЛОНАСС с Глобальной системой позиционирования (ГСП).

43. Для повышения коммуникационных возможностей *Шри-Ланка* активно участвовала в подготовке проектов соглашений по железнодорожному и автомобильному движению в регионе Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии. Было завершено строительство морского порта Хамбантота. Идет строительство железнодорожной линии протяженностью 280 км в северном регионе и второго международного аэропорта в южном районе. Также завершено технико-экономическое обоснование по вопросу о создании внутренних контейнерных терминалов недалеко от порта Коломбо. Шри-Ланка разработала десятилетний план по улучшению безопасности дорожного движения в связи с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

44. *Таджикистан* принял Правительственную программу по развитию транспортной системы и мерам по ее реализации. В рамках этой программы и в целях интеграции страны в региональные и глобальные транспортные системы Таджикистан совершенствует транспортную инфраструктуру, в частности, транспортные коридоры сети Азиатских автомобильных дорог на своей территории путем строительства новых и восстановления существующих автомобильных дорог. Он готовит технико-экономические обоснования в целях увязки своей железнодорожной сети с сетями соседних стран и улучшения доступа к морским портам. С учетом горного характера страны основное внимание уделяется безопасности дорожного движения на основе принятия ряда специальных мер, таких как строительство тоннелей и применение автоматических систем управления движением.

45. *Таиланд* вкладывает средства в развитие железнодорожной транспортной системы для сокращения своих логистических издержек путем увеличения доли железнодорожного транспорта с 2 до 10 процентов на протяжении 10 лет. Это будет обеспечено в результате создания логистических центров и «веерной системы» и интеграции железнодорожных и автодорожных сетей. В стране принят Генеральный план развития железных дорог на 2010–2025 годы, включающий три ключевых этапа: а) реконструкцию; b) модернизацию; и c) повышение эффективности существующей железнодорожной сети. Кроме того, Таиланд начал проводить политику создания сети высокоскоростных линий.

46. *Турция* израсходовала приблизительно 60 млрд. долл. США на протяжении последних девяти лет на развитие и модернизацию своей транспортной инфраструктуры. Многие проекты, прежде всего в сфере автомобильного транспорта и аэропортов, осуществлялись на основе ГЧП. Турция реализует ряд железнодорожных проектов, включая создание вокруг Анкары сети высокоскоростных железнодорожных линий. Наряду с интеграцией и улучшением физических объектов в стране также принимаются меры по ликвидации нефизических барьеров на пограничных переходах.

47. Вьетнам модернизировал маршрут АН1, проходящий от северной границы с Китаем до юго-западной границы с Камбоджей, до стандарта класса III и ведет строительство скоростной автомагистрали Хайфон – Ханой – Лаокай – Кунмин, которое, как ожидается, будет завершено в 2014 году. Вьетнам готовит технико-экономическое обоснование строительства недостающего участка на железнодорожной линии Сингапур – Кунмин в сотрудничестве с Камбоджей. Кроме того, он предпринял множество инициатив по безопасности дорожного движения, в числе которых – запуск Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, повышение роли Национального комитета по безопасности дорожного движения и назначение его председателем заместителя премьер-министра, и утвердил национальную стратегию повышения безопасности дорожного движения на период до 2020 года с перспективой ее продления до 2030 года.

48. Представитель *Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)* заявил о стремлении его организации укреплять свои рабочие отношения с ЭСКАТО и другими региональными комиссиями в целях инклюзивного и устойчивого транспортного обслуживания. Основное внимание будет уделяться следующим областям: консультативные услуги по автоматизации деятельности таможенных служб, развитие портов, содействие торговле и учебная подготовка. В настоящее время стратегические приоритеты включают более эффективное использование энергии, устойчивые грузовые перевозки и налаживание партнерских отношений между государственным и частным секторами.

49. Представитель *Азиатского института развития транспорта (АИРТ)* указал на преимущества объединения железнодорожных и автодорожных сетей с другими сетями, такими, как трубопроводы и оптико-волоконные линии. Он также проинформировал Конференцию о работе АИРТ в поддержку регионального экономического сотрудничества, развития людских ресурсов и ликвидации бедности, включая укрепление потенциала на основе учебных курсов по различным дисциплинам для сотрудников железных дорог в регионе.

50. Представитель *Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ)* указал на значительное воздействие автомобильного транспорта на эффективность глобальной экономики. Он сообщил о результатах Новой евразийской инициативы в области наземного транспорта (НЕИИТ), которая показала, что на пограничных переходах возникают большие потери средств и времени. Он настоятельно призвал ЭСКАТО продолжить свою работу по сокращению задержек на границах и по использованию внутрирегиональной торговли в качестве одного из показателей эффективности в деле содействия автоперевозкам.

51. Представитель *Международного союза железных дорог (МСЖД)* подчеркнул необходимость создания в регионе адекватной железнодорожной инфраструктуры с учетом значительного роста объемов контейнерных перевозок. Он также указал на то, что региону также необходимо выработать практический опыт в сфере партнерских отношений между ГЧП для решения стоящей задачи нехватки бюджетных средств. Он проинформировал Конференцию о различных железнодорожных проектах МСЖД, включая осуществляемый совместно с Азиатским банком развития проект в странах субрегиона Большого Меконга.

52. Представитель *Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД)* проинформировал Конференцию о том, что ОСЖД стремится содействовать унификации законов о железнодорожном транспорте. Она успешно оказала помощь по организации пробега контейнерных составов из Китая в Германию и также будет участвовать в организации демонстрационных пробега контейнерных составов из Урумчи, Китай, в Берлин, Германия, в 2012 году.

В. Прочие вопросы

(Пункт 8 повестки дня)

53. Конференция выразила свою признательность секретариату за организацию следующих параллельных мероприятий: а) выставки по безопасности дорожного движения; и b) выставки по Региональной программе действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы).

54. Никакие другие вопросы не обсуждались.

С. Утверждение декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы)

(Пункт 9 повестки дня)

55. Конференции был представлен проект декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы), и пересмотренный проект региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок в качестве приложений (см. E/ESCAP/MCT.2/L.3).

56. Конференция пришла к выводу о том, что этот проект декларации обеспечивает четкие рамки для поощрения сотрудничества и интеграции в области транспорта в целях инклюзивного и устойчивого развития в регионе. Она отметила, что декларация может придать новый толчок развитию транспортного сектора в том случае, если члены и ассоциированные члены, субрегиональные организации и секретариат ЭСКАТО объединят свои усилия по поощрению сотрудничества и совместной деятельности.

57. Конференция приняла путем аккламации Декларацию министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы), и Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок (см. E/ESCAP/MCT.2/13).

D. Утверждение доклада Конференции

(Пункт 10 повестки дня)

58. Доклад Конференции министров по транспорту о работе ее второй сессии был единогласно утвержден 16 марта 2012 года.

III. Организация работы Конференции

A. Открытие, продолжительность и организация

59. Вторая сессия Конференции министров по транспорту была проведена в Конференц-центре Организации Объединенных Наций в Бангкоке с 12 по 16 марта 2012 года. Конференция состояла из двух сегментов: совещания старших должностных лиц (12–14 марта 2012 года) и совещания министров (15–16 марта 2012 года).

60. Г-н Чадчарт Ситтипунт, заместитель Министра транспорта правительства Таиланда заявил об открытии Конференции. Исполнительный секретарь ЭСКАТО зачитала послание Генерального секретаря Организации Объединенных Наций и выступила с приветственным заявлением.

61. В своем послании Генеральный секретарь подчеркнул всевозрастающую роль транспортного сектора в достижении Целей развития тысячелетия и расширении возможностей. Подчеркивая важность доступа, он отметил, что значительный прогресс был достигнут в деле расширения физических и институциональных коммуникационных возможностей между субрегионами на основе сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог.

62. Генеральный секретарь отметил, что следующим уровнем достижений станет развитие «сухих портов». Кроме того, он призвал страны-члены улучшать безопасность дорожного движения и работать сообща в партнерстве в интересах народов Азиатско-Тихоокеанского региона.

63. Исполнительный секретарь отметила, что настоящее совещание подчеркнуло важность и значение регионального подхода к расширению региональных коммуникационных возможностей и экономической интеграции. Как в Пусанской декларации 2006 года, так и в Бангкокской декларации 2009 года сформулирована концепция международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. Предпосылкой этой концепции были постоянные инвестиции в сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, развитие транспортных систем, которые стали охватывать сельские и изолированные общины, а также упрощение процедур, связанных с перевозками.

64. Исполнительный секретарь информировала Конференцию о том, что проект межправительственного соглашения по «сухим портам» подготовлен и рассмотрен на региональном и субрегиональном уровнях. Ожидается, что принятие соглашения состоится позднее в этом году и что оно будет открыто для подписания на шестьдесят девятой сессии Комиссии в 2013 году.

65. Исполнительный секретарь подчеркнула важную роль транспорта в уменьшении бедности, а также инклюзивном и устойчивом развитии. Хотя ни одна из Целей развития тысячелетия непосредственно не связана с вопросом о транспорте, он является одним из важных факторов обеспечения достижения Целей.

66. Исполнительный секретарь заверила страны-члены в готовности ЭСКАТО работать с ними для реализации концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. Недавние стихийные бедствия напомнили всем о том, что устойчивость к бедствиям имеет решающее значение в планировании транспортной инфраструктуры.

67. Заместитель Министра транспорта Таиланда тепло приветствовал участников Конференции. Он указал на ряд мероприятий, осуществленных его правительством в целях развития транспортной инфраструктуры, включая намерение Таиланда стать региональным центром бизнеса, торговли и инвестиций, а также внести вклад в устойчивое развитие, продолжая осуществлять проекты в области общественного транспорта.

68. Заместитель Министра выразил удовлетворение широким спектром деятельности, предпринятой секретариатом ЭСКАТО для оказания странам-членам помощи в реализации региональных и межрегиональных коммуникационных возможностей на основе сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансзиатских железных дорог, а также упрощения процедур, связанных с перевозками. Он подтвердил, что Таиланд всемерно поддерживает все страны региона, секретариат ЭСКАТО и партнеров по развитию и сотрудничает с ними в реализации общей концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы.

69. В заключение заместитель Министра пожелал успешно провести Конференцию.

В. Участники

70. В работе сессии приняли участие представители следующих членов и ассоциированных членов ЭСКАТО: Армении, Бангладеш, Бутана, Вьетнама, Грузии, Индии, Индонезии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Кыргызстана, Камбоджи, Китая, Корейской Народно-Демократической Республики, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Мальдивских Островов, Микронезии (Федеративных Штатов), Монголии, Мьянмы, Непала, Пакистана, Папуа – Новой Гвинеи, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Таиланда, Турции, Узбекистана, Федеративные Штаты Микронезии, Фиджи, Филиппин, Шри-Ланки и Японии.

71. Присутствовали представители Южной Африки.

72. Присутствовали представители следующих органов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Международной морской организации, Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Секретариата Программы развития района реки Туманная Организации Объединенных Наций, Всемирного почтового союза, Всемирного банка и Всемирной организации здравоохранения.

73. Присутствовали представители следующих межправительственных, неправительственных и других организаций: Азиатского банка развития; Азиатского института развития транспорта; Организации сотрудничества железных дорог; Конференции по мерам взаимодействия и доверия в Азии; Фонда исследований глобальной инфраструктуры Японии;

Глобального партнерства дорожной безопасности; Института просвещения по вопросам безопасности дорожного движения; Международной ассоциации воздушного транспорта; Международной федерации ассоциаций экспедиторов грузов; Международного союза автомобильного транспорта; Международного союза железных дорог; Корейской корпорации автомагистралей; Корейского института исследований в области железнодорожного транспорта; Корейского научно-исследовательского института населенных пунктов; Корейского транспортного института; Комиссии по реке Меконг и Ассоциации международных экспедиторов грузов Таиланда.

С. Выборы должностных лиц

74. Конференция избрала Председателем г-на Льонпо Нандалала Раи (Бутан).

75. В соответствии с практикой прошлых лет Конференция постановила избрать заместителями Председателя следующих глав делегаций:

Г-на Тауча Чанкосала (Камбоджа)
 Г-на Вэня Мэньюна (Китай)
 Г-на Пак Чен Сона (Корейская Народно-Демократическая Республика)
 Г-на Тимоси Л. Натува (Фиджи)
 Г-на Банбанга Сусантоно (Индонезия)
 Г-на Али Никзада (Исламская Республика Иран)
 Г-на Кацуо Инаба (Япония)
 Г-на Соммада Пуолсену (Лаосская Народно-Демократическая Республика)
 Датука Абдула Рахима Бакри (Малайзия)
 Д-ра Ахмеда Шамхида (Мальдивские Острова)
 Г-на Тугса Пуревдоржа (Монголия)
 Г-на Тханга Шина (Мьянма)
 Г-на Фрэнсиса Авеса (Папуа – Новая Гвинея)
 Г-на Чжу Сен Хо (Республика Корея)
 Г-на Санта Кумара Ананда Велгаму (Шри-Ланка)
 Г-на Чадчарта Ситтипунта (Таиланд)
 Г-на Нгуена Хонг Труонга (Вьетнам)

76. Докладчиком был избран г-н Хонг Синара (Камбоджа).

D. Повестка дня

77. Конференция утвердила следующую повестку дня:

Совещание старших должностных лиц

1. Открытие сессии:
 - a) вступительные речи;
 - b) выборы должностных лиц;
 - c) утверждение повестки дня.

2. Анализ и оценка осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007–2011 годы), Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии.
3. Возникающие вопросы в области транспорта:
 - a) концепция развития сектора транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе;
 - b) транспортная инфраструктура;
 - c) упрощение процедур перевозок;
 - d) транспортная логистика;
 - e) финансирование и участие частного сектора;
 - f) устойчивое развитие транспорта;
 - g) безопасность дорожного движения;
 - h) транспорт и Цели развития тысячелетия;
 - i) межостровные перевозки;
 - j) соединение субрегиональных транспортных сетей.
4. Проект декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы).
5. Прочие вопросы.
6. Утверждение доклада старших должностных лиц.

Совещание министров

7. Программные прения по вопросам, касающимся развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007–2011 годы), Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, включая доклад старших должностных лиц.
8. Прочие вопросы.
9. Утверждение декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы)
10. Утверждение доклада Конференции.
11. Закрытие Конференции.

Приложение

Список документов

Символ	Название	Пункт повестки дня
<i>Документы обычной серии</i>		
E/ESCAP/MCT.2/1 и Согг.1	Анализ и оценка осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007–2011 годы), Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии	2
E/ESCAP/MCT.2/2 и Согг.1	Концепция развития сектора транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	3a
E/ESCAP/MCT.2/3 и Согг.1	Транспортная инфраструктура	3b
E/ESCAP/MCT.2/4 и Согг.1	Упрощение процедур перевозок	3c
E/ESCAP/MCT.2/5 и Согг.1	Транспортная логистика	3d
E/ESCAP/MCT.2/6	Финансирование и участие частного сектора	3e
E/ESCAP/MCT.2/7	Устойчивое развитие транспорта	3f
E/ESCAP/MCT.2/8	Безопасность дорожного движения	3g
E/ESCAP/MCT.2/9	Транспорт и Цели развития тысячелетия	3h
E/ESCAP/MCT.2/10	Межостровные перевозки	3i
E/ESCAP/MCT.2/11	Соединение субрегиональных транспортных сетей	3j
E/ESCAP/MCT.2/12	Доклад старших должностных лиц	9
<i>Документы ограниченной серии</i>		
E/ESCAP/MCT.2/L.1 и Согг.1	Аннотированная предварительная повестка дня	1
E/ESCAP/MCT.2/L.2	Проект доклада Конференции	10
E/ESCAP/MCT.2/L.3	Проект декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	9
<i>Серия рабочих документов для заседаний</i>		
E/ESCAP/MCT.2/CRP.1	Проект доклада старших должностных лиц	6
E/ESCAP/MCT.2/CRP.2	Проект декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	4
<i>Рабочие документы</i>		
E/ESCAP/MCT.2/WP.1 и Согг.1	Проект декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	4
E/ESCAP/MCT.2/WP.2	Проект региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы)	4
<i>Документы информационной серии</i>		
E/ESCAP/MCT.2/INF/1/Rev.1 Согг.1 и 2	Информационная записка для участников	
E/ESCAP/MCT.2/INF/3	Ориентировочная программа	

Символ	Название	Пункт повестки дня
E/ESCAP/MCT.2/INF/4 (только на английском языке)	Activities implemented under the Regional Action Programme for Transport Development in Asia and the Pacific, phase I (2007–2011)	2
E/ESCAP/MCT.2/INF/5 и Corr.1 (только на английском языке)	Selected Policy Issues in Inter-island Shipping	3i
