

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**  
Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам

**Пятое совещание**

Бангкок, 7-8 октября 2013 года

Пункт 6 предварительной повестки дня\*

**Политика и вопросы, касающиеся развития**  
**Азиатских автомобильных дорог**

**Политика и вопросы, касающиеся развития Азиатских автомобильных дорог**

**Записка секретариата**

*Резюме*

В настоящем документе в общих чертах излагаются политика и вопросы, касающиеся развития Азиатских автомобильных дорог. Рабочая группа, возможно, представит секретариату дальнейшие указания в отношении политики и подходов, касающихся: а) развития и модернизации Азиатских автомобильных дорог; б) обновления Базы данных по Азиатским автомобильным дорогам; в) повышения безопасности дорожного движения; д) создания «сухопутных портов» и интермодальных транспортных коридоров; и е) лучшей увязки маршрутов Азиатских автомобильных дорог с местными общинами и местной экономикой. Рабочая группа, возможно, также представит обновленную информацию о ходе осуществления и статусе приоритетных проектов по развитию и модернизации Азиатских автомобильных дорог.

**I. Введение**

1. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог<sup>1</sup> вступило в силу 4 июля 2005 года, ознаменовав начало новой эры в развитии международных автомобильных дорог в регионе ЭСКАТО. Сеть Азиатских автомобильных дорог вместе с сетью Трансазиатских железных дорог (еще одно межправительственное соглашение<sup>2</sup> по этой сети вступило в силу 11 июня 2009 года) стала важным составным элементом реализации идеи международной интегрированной интермодальной транспортной системы в Азии, заняв приоритетное место в национальных программах стран-членов.

\* E/ESCAP/AHWG(5)/L.1.

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

2. В настоящем документе описывается деятельность секретариата, связанная с Азиатскими автомобильными дорогами и автомобильным транспортом, после четвертого совещания Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, состоявшегося 27 и 28 сентября 2011 года в Бангкоке. В данном документе представлено также резюме дискуссий и рекомендаций недавних заседаний директивных органов.

## **II. Заседания директивных органов**

3. Политика и вопросы, касающиеся развития Азиатских автомобильных дорог и автомобильного транспорта, по-прежнему являются предметом заинтересованного обсуждения на различных заседаниях директивных органов и на совещаниях групп экспертов и практикумах.

4. В числе заседаний директивных органов, проведенных в 2012 и 2013 годах 2011 годах, можно отметить следующие: а) вторую сессию Конференции министров по транспорту (Бангкок, 12-16 марта 2012 года); б) шестьдесят восьмую сессию Комиссии (Бангкок, 17-23 мая 2012 года); в) третью сессию Комитета по транспорту (Бангкок, 10-12 октября 2012 года); и д) шестьдесят девятую сессию Комиссии (Бангкок, 25 апреля-1 мая 2013 года). Участники этих совещаний подчеркнули важную роль Азиатских автомобильных дорог в содействии развитию регионального сотрудничества, прогресс, достигнутый в развитии и придании официального статуса этой сети, и важное значение безопасности дорожного движения. В приложении к настоящему документу приводятся несколько выдержек из докладов о недавних совещаниях директивных органов.

## **III. Деятельность секретариата**

### **A. Развитие и модернизация Азиатских автомобильных дорог**

5. В соответствии с мандатами сессий Комиссии и рекомендациями, вынесенными на сессиях Комитета, в том числе упомянутыми в приложении к настоящему документу, секретариат вместе с государствами-членами занимался осуществлением мероприятий по содействию развитию Азиатских автомобильных дорог.

6. Этап II (2012-2016 годы) Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, утвержденный Конференцией министров по транспорту, состоявшейся в Бангкоке в марте 2012 года, уполномочил секретариат ЭСКАТО способствовать развитию регионального и межрегионального сообщения и сотрудничества путем дальнейшего развития сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также «сухих портов».<sup>3</sup> Деятельность в рамках Региональной программы действий имеет целью обеспечить создание международной интегрированной интермодальной транспортной и логистической системы в регионе.

7. В этой связи секретариат осуществляет проект «Содействие инвестициям в сеть Азиатских автомобильных дорог: предварительные исследования приоритетных участков». В рамках этого проекта секретариат оказывал

---

<sup>3</sup> Комиссия в своей резолюции 68/4 одобрила осуществление 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 Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок.

техническую помощь Бангладеш, Кыргызстану, Монголии и Мьянме в проведении предварительных исследований отдельных приоритетных участков и в привлечении инвестиций в Азиатские автомобильные дороги. В этих странах были проведены также национальные семинары-практикумы с целью повышения способности этих стран проводить предварительные исследования и исследования по вопросу инвестиций. Результаты предварительных исследований будут представлены на Инвестиционном форуме по Азиатским автомобильным дорогам, который планируется провести в Бангкоке 8 и 9 октября 2013 года.

8. В сотрудничестве с отделением Всемирного банка во Вьетнаме и Управлением автомобильных дорог Министерства транспорта Вьетнама ЭСКАТО организовала 29-31 мая 2013 года в Ханое совещание Группы экспертов по содержанию и эксплуатации автомобильных дорог. В совещании приняли участие старшие государственные чиновники из стран Южной Азии и Юго-Восточной Азии, которые обсудили различные подходы и основные проблемы, касающиеся содержания автомобильных дорог. В ходе совещания затрагивались различные вопросы, касающиеся финансирования и управления основными средствами, новых технологий, передовой практики и успешного применения систем, обеспечивающих эффективное использование средств, предназначенных для содержания автомобильных дорог в регионе и потребностей в области укрепления потенциала; кроме того, обсуждались способы, которые позволили бы пробудить интерес к вопросам содержания и эксплуатации дорог в рамках повестки дня в области развития.<sup>4</sup>

9. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог облегчило для стран-членов задачу получения субсидий и займов на модернизацию маршрутов Азиатских автомобильных дорог<sup>5</sup>. Секретариат продолжает сотрудничать со странами-членами, банками, занимающимися вопросами развития (включая Азиатский банк развития, Исламский банк развития и Всемирный банк), и с другими партнерами по процессу развития в целях обеспечения инвестирования приоритетных проектов путем содействия обсуждению государствами-членами и потенциальными донорами соответствующих вопросов.

10. В знак признания важного значения Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог Азиатский банк развития в сотрудничестве с ЭСКАТО осуществлял проект по оказанию технической помощи в содействии развитию региональной инфраструктуры. В рамках этого проекта, в частности, рассматривался вопрос об учреждении регионального центра по разработке проектов.

11. В процессе развития и модернизации Азиатских автомобильных дорог, национальных автомобильных и прочих дорог, возможно, также необходимо уделить внимание следующим вопросам:

---

<sup>4</sup> Помимо вопросов, касающихся содержания национальных автомобильных шоссе и дорог, на совещании обсуждались также вопросы содержания сельских дорог. Участники имели возможность посетить осуществляемый Всемирным банком проект ремонта сельских дорог в провинции Тханьхоа, Вьетнам.

<sup>5</sup> J. Reynders and others, *Evaluation of the Japan-ESCAP Cooperation Fund 1996-2006* (Bangkok, ESCAP, 2007), annex III: Evaluation of the Asian Highway Initiative (transport), p. 210. Доступно по адресу: [www.unescap.org/pmd/documents/me/Eval-JECF2007.pdf](http://www.unescap.org/pmd/documents/me/Eval-JECF2007.pdf).

- a) содействию инвестированию в отобранные приоритетные проекты;
- b) поиску различных источников и форм финансирования, таких, как строительство-эксплуатация-передача, партнерство между государственным и частным секторами и прочие новаторские механизмы финансирования;
- c) обеспечению устойчивой эксплуатации маршрутов Азиатских автомобильных дорог и прочих автомобильных дорог на основе: i) планирования регулярного и периодического технического обслуживания дорог; и ii) учреждения дорожных фондов/советов;
- d) проведению оценки экологических и социальных последствий дорожных проектов;
- e) наращиванию потенциала на основе обмена опытом, знаниями и технологией, а также передовой практикой.

12. Государства-члены, возможно, представят обновленную информацию о достигнутом ими прогрессе в процессе развития сети Азиатских автомобильных дорог и о состоянии отобранных ранее приоритетных проектов (например, в такой форме: «завершена подготовка технико-экономического обоснования», «получены средства» или «в стадии реализации»).

## **В. База данных по Азиатским автомобильным дорогам**

13. База данных по Азиатским автомобильным дорогам содержит всеобъемлющие и подробные данные и информацию о маршрутах Азиатских автомобильных дорог в государствах-членах. Секретариат регулярно пополняет Базу данных для отслеживания улучшений в состоянии сети в государствах-членах. В настоящий момент База данных обновляется на основе полученных в 2012 году от государств-членов данных и информации. По состоянию на 11 июня 2013 года, обновленная информация была получена от 10 стран-членов. Страны-члены и их партнеры в области развития могут получить информацию из Базы данных по Азиатским автомобильным дорогам на веб-сайте ЭСКАТО ([www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/member %20countries.asp](http://www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/member%20countries.asp)).

14. В этой связи государствам-членам рекомендуется представить секретариату, если они еще этого не сделали, обновленные данные и информацию об изменениях в состоянии маршрутов Азиатских автомобильных дорог. Наличие такой информации в базах данных будет способствовать усилиям секретариата и других организаций по проведению аналитической деятельности, касающейся сети. Например, предварительные результаты исследования ЭСКАТО,<sup>6</sup> в ходе которого использовалась информация из различных источников, включая саму базу данных, говорят о том, что в принципе инвестиции в Азиатские автомобильные дороги могут в итоге принести огромные выгоды и дать положительный эффект в плане распределения товаров.

## **С. Повышение безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах**

15. Вопрос безопасности дорожного движения стоит в глобальной повестке дня уже давно, так как число жертв на автомобильных дорогах продолжает расти вызывающими тревогу темпами. Ежегодно в результате дорожных аварий

---

<sup>6</sup> См. *Growing Together: Economic Integration for an Inclusive and Sustainable Asia-Pacific Century* (ST/ESCAP/2629), pp.72-73. Доступно по адресу: [www.unescap.org/commission/68/theme-study.html](http://www.unescap.org/commission/68/theme-study.html).

погибают около 1,24 млн. человек, а еще 50 млн. получают увечья. Согласно недавно опубликованному Всемирной организацией здравоохранения докладу *Global Status Report on Road Safety 2013* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире, 2013 год»),<sup>7</sup> 777 000 этих случаев, т.е. более половины людей, погибших в мире в 2010 году в результате дорожно-транспортных происшествий, приходится на дороги региона ЭСКАТО. По сравнению с данными за 2007 год, общее число погибших в результате автомобильных аварий *в мире*, может быть, и не увеличилось в 2010 году. Однако за тот же период число людей, погибших в результате автодорожных аварий *в регионе ЭСКАТО*, увеличилось более чем на 10 процентов.

16. Согласно последним данным Базы данных по Азиатским автомобильным дорогам (2010 год),<sup>8</sup> по числу несчастных случаев на миллиард автомобиле-километров, показатель по первоклассным Азиатским автомобильным дорогам является наилучшим, в то время как показатель по дорогам класса III является наихудшим. Модернизация дорог до дорог высшего класса с контролируемым доступом играет немалую роль в снижении числа несчастных случаев на дорогах.<sup>9</sup> Можно существенным образом повысить безопасность, если дороги ниже класса III модернизировать до минимальных стандартов класса III. Вместе с тем, показатели безопасности дорожного движения на дорогах класса II ниже, чем на дорогах класса III, что, возможно, объясняется другими соответствующими факторами, например, более интенсивным движением, большим числом моторизованных транспортных средств и более высокими средними скоростями движения.

17. Модернизация дорог позволила также повысить безопасность дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах во многих странах, в особенности в тех случаях, когда модернизация включала: а) строительство барьеров, разделяющих идущие в противоположных направлениях транспортные потоки и различные типы транспортных средств; и/или б) повышение качества дорожных обочин.

18. Чтобы сосредоточить глобальные и региональные усилия на решении этого вопроса, Генеральная Ассамблея с 2003 года приняла шесть резолюций, в которых призвала укреплять международное сотрудничество и межсекторальные национальные меры по улучшению положения с безопасностью дорожного движения. В своей резолюции 64/255 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире Генеральная Ассамблея провозгласила 2011-2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях.

---

<sup>7</sup> The *Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action*, доступен по адресу: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/en/index.html).

<sup>8</sup> В Базе данных по Азиатским автомобильным дорогам данные о безопасности дорожного движения за 2010 год имеются для 45,5 процента протяженности Азиатских автомобильных дорог, в том числе по 695 участкам автомобильных дорог (или по 46,6 процента от всех участков), охватывающих 64,818 км дорог в 24 странах.

<sup>9</sup> Средняя смертность по первоклассным дорогам составляла 2,90 случая на миллиард автомобиле-километров, что является самым низким показателем для этого вида дорог, и 166,79 случая на миллиард автомобиле-километров для дорог ниже класса III, что является самым высоким показателем для всех видов дорог; средняя смертность по другим классам маршрутов Азиатских автомобильных дорог составляла 31,49 случая на миллиард автомобиле-километров (класс I), 95,70 случая на миллиард автомобиле-километров (класс II) и 68,30 случая на миллиард автомобиле-километров (класс III). Дополнительную информацию по этому вопросу см. в документе E/ESCAP/AHWG(5)/1.

19. Комиссия в своей резолюции 68/4, в которой она одобрила Декларацию министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, предоставила также секретариату широкий мандат на оказание странам-членам помощи в выполнении их обязательств в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

20. Важность безопасности дорожного движения была также подчеркнута на Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, состоявшейся в Рио-де-Жанейро, Бразилия, в июне 2012 года; безопасность дорожного движения была признана в итоговом документе Конференции, озаглавленном «Будущее, которого мы хотим»,<sup>10</sup> «в качестве одной из составляющих наших усилий, направленных на обеспечение устойчивого развития».

21. Во исполнение глобальных и региональных мандатов секретариат ЭСКАТО определил региональные цели, плановые задания и показатели в области безопасности дорожного движения на период 2011-2020 годов.

22. Секретариат организует национальные семинары-практикумы и предоставляет консультационные услуги в целях оказания странам-членам помощи в разработке стратегий обеспечения безопасности дорожного движения и в определении или уточнении национальных целей и целевых показателей по обеспечению безопасности дорожного движения в рамках проведения Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения. После четвертого совещания Рабочей группы, состоявшегося в сентябре 2011 года, национальные семинары-практикумы по безопасности дорожного движения были проведены в сотрудничестве с соответствующими национальными министерствами в Азербайджане (октябрь 2011 года), Лаосской Народно-Демократической Республике (ноябрь 2011 года) и Шри-Ланке (февраль 2013 года).

23. В сотрудничестве с Корейским управлением по транспортной безопасности секретариат провел 8-10 мая 2013 года в Сеуле, Республика Корея, региональное совещание Группы экспертов по прогрессу в области повышения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Совещание было посвящено теме уязвимых участников дорожного движения в соответствии с темой второй Глобальной недели безопасности дорожного движения. Участники совещания приняли совместное заявление о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе и о содействии более глубокому осознанию необходимости повышения безопасности дорожного движения в рамках повестки дня в области устойчивого развития на период после 2015 года (см. приложение II).

24. Рабочая группа, возможно, сочтет необходимым одобрить совместное заявление для рассмотрения в надлежащем порядке государствами-членами и другими заинтересованными сторонами.

25. Секретариат ЭСКАТО в сотрудничестве с секретариатом Европейской экономической комиссии планирует провести 4 декабря 2013 года в Дели Европееко-азиатский форум по безопасности дорожного движения.

26. Ряд стран подготовили или находятся в процессе подготовки своих проектов национальных стратегий и планов действий по вопросам дорожной безопасности. Государства-члены, возможно, сочтут необходимым инициировать программные меры и осуществить планы и программы действий по обеспечению

<sup>10</sup> Резолюция 66/288 Генеральной Ассамблеи.

безопасности дорожного движения для достижения глобальных и региональных целей и плановых показателей, а также для мониторинга достигнутых результатов.

#### **D. Развитие «сухих портов»**

27. Используя сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог в качестве двух основных структурных элементов, секретариат работал над созданием международной интегрированной интермодальной транспортной и логистической системы в регионе. Еще одним дополнительным и важным элементом такой системы является создание и эксплуатация сети «сухих портов», которые будут служить в качестве пунктов взаимодействия различных видов транспорта и позволят эффективно осуществлять перевалку грузов с одного вида транспорта на другой, а также обеспечивать эффективную эксплуатацию как Азиатских автомобильных дорог, так и Трансазиатских железных дорог.

28. Обеспечение стыковки различных видов транспорта с помощью «сухих портов» и перевалочных пунктов может повысить в интермодальных перевозках долю более ресурсоэффективных видов транспорта, таких, как железные дороги и внутренние водные пути. Это может способствовать сокращению спроса на автомобильный транспорт и тем самым сократить потребность в расширении пропускной способности существующих автомобильных дорог и/или уменьшить потребность в строительстве новых дорог. Более широкое использование железных дорог и внутренних водных путей позволило бы также сократить расходы на транспортные перевозки, повысить эффективность общей снабженческо-распределительной цепи и уменьшить «углеродный след» грузового транспорта.

29. Комитет по транспорту на своей третьей сессии 10-12 октября 2012 года выработал окончательный проект межправительственного соглашения по «сухим портам». Комиссия на своей шестьдесят девятой сессии, состоявшейся 25 апреля-1 мая 2013 года, в своей резолюции 69/7 утвердила Межправительственное соглашение по «сухим портам». Оно будет открыто для подписания в ходе второй сессии Азиатского форума министров транспорта, который намечено провести 4-8 ноября 2013 года.

30. В дополнение к работе по разработке Соглашения секретариат оказывал техническую помощь Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике и Мьянме в проведении предварительных технико-экономических исследований по «сухим портам». На основе результатов предварительных технико-экономических исследований в регионе в ноябре 2012 года был проведен семинар-практикум по созданию интегрированной транспортной и логистической системы в регионе Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН).

31. Секретариат в настоящее время осуществляет проект в области укрепления потенциала для создания и эксплуатации «сухих портов» международного значения с целью выявления передовой практики в области планирования, проектирования, финансирования и эксплуатации «сухих портов». В рамках деятельности по проекту ЭСКАТО в сотрудничестве с Международным союзом железных дорог организовала семинар по укреплению потенциала для создания и эксплуатации «сухих портов» международного значения, который состоялся в Пусане, Республика Корея, 11 и 12 июня 2013 года. Семинар был организован для стран Северной и Центральной Азии и Северо-Восточной Азии и проводился в увязке с Корейской железнодорожно-логистической ярмаркой, которая проходила в Пусане, Республика Корея, 12-15 июня 2013 года.

32. Государства-члены, возможно, сочтут необходимым инициировать и осуществить программные меры, признав важную роль перевалочных пунктов, включая «сухие порты», в интегрировании сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог в комплексную транспортную систему, которая позволила бы повысить эффективность всего процесса транспортных перевозок и в то же время уменьшить негативное воздействие стремительно развивающегося транспортного сектора.

## **Е. Устойчивое и всеохватывающее развитие**

33. Транспортный сектор является одним из основных потребителей дефицитных природных, финансовых и других ресурсов. Он оставляет также значительный «углеродный след» и множество негативных социальных и экологических последствий, особенно автомобильный транспорт.<sup>11</sup> С учетом того, что вопросы устойчивого развития, как предполагается, будут оставаться в период после 2015 года на первом плане повестки дня в области развития, директивные, планирующие и другие органы, отвечающие за разработку и реализацию автодорожных проектов (в контексте транспортных проектов), должны учитывать, как будущее развитие сектора могло бы способствовать более устойчивому и всеохватывающему развитию в регионе.

34. То, как интермодальные объекты, например «сухие порты», могут улучшить использование имеющихся инфраструктурных объектов и уменьшить спрос на автомобильный транспорт, было описано в предыдущем разделе. Применение современных технологий также может способствовать обеспечению более эффективного использования существующей железнодорожной инфраструктуры. Например, использование информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) может помочь компаниям, предоставляющим автотранспортные услуги, и соответствующим операторам уменьшить долю холостого обратного пробега и/или увеличить показатели использования грузоподъемности их грузовых автомобилей.<sup>12</sup> Точно так же автомобильные операторы в развивающихся странах могли бы изучить вопрос о более широком применении надлежащих технологий интеллектуальных транспортных систем для повышения эффективности автоперевозок и управления дорожным движением. Они могут сделать автомобильный транспорт более безопасным,

---

<sup>11</sup> Например, транспортный сектор является одним из основных потребителей энергоресурсов, особенно нефтепродуктов. Он является также одним из главных источников выбросов углекислого газа. В 2008 году автомобильный, железнодорожный и авиационный транспорт в глобальном масштабе потребил 2,299 млн. тонн топлива в нефтяном эквиваленте. Из этого количества на Азиатско-Тихоокеанский регион приходилось 26 процентов, или 598 млн. тонн топлива в нефтяном эквиваленте. Большая часть этого потребленного в регионе топлива – 79,4 процента (475 млн. тонн топлива в нефтяном эквиваленте) – была использована автомобильным транспортом. В том же году транспортный сектор в регионе выбросил в атмосферу 1 704 млн. тонн углекислого газа (CO<sub>2</sub>), что составляет примерно четверть глобальных выбросов CO<sub>2</sub>, производимых этим сектором. Большая часть выбросов приходилась на автомобильный сектор, который выбросил в атмосферу 1 390 млн. тонн CO<sub>2</sub>. (См. *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2011* (United Nations publication, Sales No. E.11.P.F.1), p.142.).

<sup>12</sup> Многие исследования говорят о том, что доля холостого пробега может достигать 30-50 процентов.



быстрым, менее загрязняющим окружающую среду, более энергоэффективным и более дешевым.<sup>13</sup>

35. Появляются многообещающие новые технологии, такие, как вечное дорожное покрытие, новые методы и способы проектирования и строительства дорог и новые строительные материалы. Эти новые технологии и материалы в соответствии с существующими требованиями должны тщательно оцениваться и рассматриваться на предмет их применения/адаптации. Они могут существенно уменьшить общие расходы на строительство и эксплуатацию дорог и шоссе в течение полного срока их эксплуатации. Использование вечного дорожного покрытия, например, может существенно увеличить срок службы асфальтового дорожного покрытия с 15-20 лет в настоящее время, вплоть до 40-50 лет. В связи с более продолжительным сроком службы дорожного покрытия и сокращением потребности в ремонте, особенно в длительных периодах ремонта, выбросы парниковых газов, связанные с производством строительных материалов и строительством и ремонтом автодорог, могут быть значительно сокращены.

36. Замена существующего бетонного покрытия асфальтовым является еще одним вопросом, который заслуживает рассмотрения, когда приходит время замены/восстановления бетонного покрытия. По сравнению с бетонным покрытием, асфальтовое покрытие оставляет в течение всего срока своей эксплуатации значительно меньший «углеродный след»; для вечных покрытий «углеродный след» еще меньше.<sup>14</sup> Более широкое использование смеси холодного и горячего асфальта, где это возможно, является еще одной возможностью сократить выбросы двуокиси углерода в результате дорожного строительства.

37. Послеуборочные потери зерновых и других культур из-за плохого хранения и транспортировки являются для большинства развивающихся стран весьма серьезным вопросом развития. Значительная часть свежих продуктов питания и овощей пропадает по пути на рынок.<sup>15</sup> Другим актуальным вопросом в этой связи является то, как функционально увязать местную сельскую экономику и национальную экономику с помощью крупных автодорог, особенно автодорог с контролируемым доступом. Эти взаимосвязанные вопросы можно решать, по крайней мере, в значительной степени, путем содействия созданию сельских логистических центров вдоль Азиатских автомобильных дорог и других важных национальных автодорог. Эти центры могли бы способствовать улучшению положения во многих отношениях; например, они бы могли повысить

<sup>13</sup> Многие страны региона рассмотрели различные приложения интеллектуальных транспортных систем: электронное взимание и расчет платы за проезд, скоординированная или увязанная дорожная сигнализация (в основном в городских районах) и системы информирования участников дорожного движения являются тремя наиболее распространенными приложениями. В зависимости от существующей ситуации и вида приложения, выгоды от их применения могут значительно варьироваться, но могут быть весьма существенными. В докладе, опубликованном Министерством транспорта Соединенных Штатов Америки, приводится подробная информация об этих приложениях и об их потенциальных преимуществах, а также о связанных с ними расходах. Доклад, озаглавленный *Intelligent Transport Systems: Benefits, Costs, Deployment and Lessons Learned 2008 Update* («Интеллектуальные транспортные системы: преимущества, расходы, развертывание и извлеченные уроки, обновленная информация, 2008 год»), доступен по адресу: <http://ntl.bts.gov/lib/30000/30400/30466/14412.pdf> (по состоянию на 21 июня 2013 года).

<sup>14</sup> Исследование, проведенное Альянсом за асфальтовое покрытие, показало, что выбросы двуокиси углерода в течение 50-летнего срока службы для вечного асфальтового покрытия, обычного асфальтового покрытия и бетонного покрытия являются, соответственно, следующими: 463; 500; и 1 610 тонн на километр. Исследование доступно по адресу: [http://asphaltroads.org/images/documents/carbon\\_footprint\\_web.pdf](http://asphaltroads.org/images/documents/carbon_footprint_web.pdf) (по состоянию на 17 июня 2013 года).

<sup>15</sup> По оценкам, послеуборочные потери зерновых из-за плохого хранения и транспортировки могут составлять от 4 до 16 процентов от общего объема производства и примерно 50 процентов свежих продуктов питания и овощей может пропадать в пути на рынок. См. E/ESCAP/FAMT/SGO/5.

эффективность сельских снабженческо-распределительных сетей, служить непосредственным каналом для сбыта местной продукции и создавать рабочие места, не связанные с сельским хозяйством. Кроме того, они могли бы выполнять роль зон отдыха и обслуживания для участников дорожного движения и могли бы использоваться в качестве пунктов предоставления отдельных коммунальных услуг, например, связанных с информационно-коммуникационными технологиями, медицинским обслуживанием, образованием и учебной подготовкой. С учетом возможности выполнения этими центрами многочисленных функций их можно было бы использовать в качестве важных инструментов, благодаря которым сети автодорог непосредственно содействовали бы более всеохватывающему развитию в сельских районах.<sup>16</sup>

38. ЭСКАТО, наряду с другими региональными комиссиями, осуществляет проект, озаглавленный «Разработка и реализации механизма мониторинга и оценки выбросов CO<sub>2</sub> на внутреннем транспорте с целью содействия смягчению последствий изменения климата». Проект финансируется за счет средств Счета развития Организации Объединенных Наций. В рамках проекта был подготовлен глобальный доклад о положении дел с выбросами CO<sub>2</sub> на внутреннем транспорте. Затем была разработана модель определения объема выбросов на внутреннем транспорте (автомобильный и железнодорожный транспорт и внутренние водные пути), получившая название «За будущие системы внутреннего транспорта» (ForFITS). Эта модель, которая сейчас находится на заключительной стадии разработки, могла бы стать полезным инструментом планирования в контексте политики рационального развития транспорта. ЭСКАТО планирует опробовать эту модель в экспериментальном порядке и организует региональные и национальные семинары-практикумы, которые предоставят участникам возможность узнать о различных методах определения объемов выбросов и о стратегиях смягчения последствий таких выбросов, а также о применении данной модели.

39. Государства-члены, возможно, сочтут необходимым рассмотреть пути более интенсивного использования существующей инфраструктуры и увеличения общего срока ее службы. Более пристальное внимание может быть уделено интегрированию различных видов транспорта, в том числе систем индивидуального транспорта и систем общественного транспорта, с помощью эффективных интермодальных пересадочных/перегрузочных пунктов. Эффективность программ ремонта автодорог можно было бы повысить путем применения надлежащих процедур и стандартов, выделения достаточных ресурсов и внедрения более строгих механизмов гарантирования качества. Еще один вопрос, требующий дополнительного изучения и доработки, состоит в том, как улучшить функциональную увязку – в отличие от простой физической увязки – национальных и международных автодорожных сетей с местными общинами и местными экономикками.

---

<sup>16</sup> *Мичиноуки* (японское слово, означающее придорожный пункт или придорожный центр) предоставляет путешественникам организованную среду для отдыха и обслуживания, а также для предоставления различного вида коммерческих, социальных и общественных услуг местной общине. Согласно имеющейся информации, в Японии насчитывается примерно 1 000 таких объектов. Международные учреждения, занимающиеся вопросами развития и финансирования, помогали создавать такие центры во многих развивающихся странах Азии, в том числе в Китае и Таиланде, а также в Африке. С технической запиской, подготовленной Всемирным банком по этим пунктам, можно ознакомиться на сайте по адресу: [www.worldbank.org/transport/roads/rdside%20station%20docs/02\\_NoteA.pdf](http://www.worldbank.org/transport/roads/rdside%20station%20docs/02_NoteA.pdf) (по состоянию на 17 июня 2013 года).

#### IV. Вопросы для рассмотрения

40. Рабочая группа, возможно, даст секретариату дальнейшие указания по стратегиям и подходам, касающимся: а) развития и модернизации Азиатских автомобильных дорог; б) обновления Базы данных по Азиатским автомобильным дорогам; в) повышения безопасности дорожного движения; г) создания «сухих портов»; и д) обеспечения лучшей увязки маршрутов Азиатских автомобильных дорог с местными общинами и местной экономикой. Рабочая группа, возможно, также представит обновленную информацию о ходе осуществления и состоянии приоритетных проектов по развитию и модернизации Азиатских автомобильных дорог.

## Приложение I

### Выдержки из докладов совещаний директивных органов, касающихся сети Азиатских автомобильных дорог

Совещание директивного органа	Решения и рекомендации
Конференция министров по транспорту, вторая сессия, Банкок, 12-16 марта 2012 года	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ...Конференция с удовлетворением отметила, что многие страны включили развитие сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог на своей территории в число своих приоритетов и неуклонно развивают и модернизируют эти сети с целью улучшения внутреннего и регионального сообщения.<sup>a</sup></li> <li>• Конференция поддержала мнение о том, что сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, наряду с развитием «сухих портов» и обеспечением интермодальных сообщений для морского транспорта и морских портов, будут играть конструктивную роль в содействии развитию внутри- и межрегиональных сообщений, стимулируя таким образом торговлю и передвижение людей.<sup>b</sup></li> </ul>
Комиссия, шестьдесят восьмая сессия, Бангкок, 17-23 мая 2012 года	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Многие делегации информировали Комиссию о национальных инициативах и мероприятиях, которые запланированы или осуществляются для развития и/или укрепления транспортных связей с соседними странами в рамках улучшения сообщения между странами региона и с другими регионами, включая евро-азиатское транспортное сообщение. Эти инициативы предусматривают развитие основных участков сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, включая межстрановые автомобильное и железнодорожное сообщения, пограничные терминалы, «сухие порты» и морские порты.<sup>c</sup></li> <li>• Комиссия просила секретариат рассмотреть совместный проект ЭСКАТО-Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК)-Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА) по межрегиональному сухопутному и сухопутному/морскому транспортному сообщению, которое обеспечит подготовку и разработку соответствующих транспортных соглашений между странами региона.<sup>d</sup></li> <li>• Комиссия отметила, что государства-члены сталкиваются со значительными финансовыми ограничениями в отношении уровня инвестиций, необходимых для обеспечения эффективного сообщения в регионе. В этой связи она отметила, что все большее число стран используют государственно-частные партнерства для финансирования проектов развития транспортной инфраструктуры, в том числе на участках сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог.<sup>e</sup></li> </ul>
Комитет по транспорту, третья сессия, Бангкок, 10-12 октября 2012 года	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Комитет заявил о своей неизменной поддержке деятельности, касающейся Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, и признал их роль в содействии развитию евро-азиатских транспортных связей, а также в улучшении сообщения со странами, не имеющими выхода к морю. В этой</li> </ul>

Комиссия, шестьдесят  
девятая сессия,  
Бангкок,  
25 апреля-1 мая  
2013 года

связи Комитет отметил прогресс, достигнутый в развитии/модернизации транспортной инфраструктуры в странах-членах, включая Азиатские автомобильные дороги и Трансазиатские железные дороги.<sup>f</sup>

- Комиссия была проинформирована о том, что развитие «сухих портов» окажет полезное воздействие на работу, осуществляемую секретариатом по развитию сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, и будет содействовать реализации концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в интересах региона.<sup>g</sup>
- ...Комиссия приветствовала постоянную поддержку, которую государства-члены оказывают работе секретариата по реализации Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), включая развитие сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и евро-азиатского транспортного сообщения. Она отметила обращенную к секретариату просьбу увязать сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог с сетями в регионе Арабского Машрика на основе сотрудничества с Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для Западной Азии.<sup>h</sup>

*Примечания:*

- <sup>a</sup> E/ESCAP/68/9, пункт 3, стр. 23.  
<sup>b</sup> Там же, пункт 4, стр. стр. 23.  
<sup>c</sup> E/2012/39- E/ESCAP/68/24, пункт 89, стр. 20.  
<sup>d</sup> Там же, пункт 92, стр. 21  
<sup>e</sup> Там же, пункт 98, стр. 22.  
<sup>f</sup> E/ESCAP/69/8, пункт 6, стр. 3.  
<sup>g</sup> E/ESCAP/69/CRP.4, пункт 5.  
<sup>h</sup> Там же, пункт 6.

## Приложение II

### Совместное заявление о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе

*Мы, участники от стран – членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и эксперты, участвующие в региональном совещании Группы экспертов по осуществлению мер для повышения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, состоявшемся в Сеуле 8 и 9 мая 2013 года,*

*ссылаясь на резолюцию 64/255 Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой Генеральная Ассамблея провозгласила 2011-2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях,*

*ссылаясь также на резолюцию 66/260 Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой Генеральная Ассамблея просила Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии, в сотрудничестве с другими партнерами по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими заинтересованными сторонами продолжать их деятельность по содействию реализации целей Десятилетия,*

*принимая во внимание «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2013 год», подготовленный Всемирной организацией здравоохранения, согласно которому в результате дорожно-транспортных происшествий в 2010 году погибли 1,24 млн. человек, из них 60 процентов в Азиатско-Тихоокеанском регионе,*

*выражая серьезную обеспокоенность тем, что число участников дорожного движения, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, и число смертельных случаев по отношению к общей численности населения была особенно высокой во многих развивающихся странах региона ЭСКАТО, и тем, что в некоторых странах число пострадавших среди пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов является исключительно высоким,*

*признавая важное значение безопасности дорожного движения как вопроса устойчивого развития, что отмечается в итогом документе Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, озаглавленном «Будущее, которого мы хотим»,<sup>a</sup>*

*признавая также мнение, что безопасность дорожного движения во многих странах региона является также актуальным вопросом развития с учетом масштабов и серьезности этой проблемы и соответствующих негативных последствий для экономики, состояния здоровья и общего*

---

<sup>a</sup> Резолюция 66/288 Генеральной Ассамблеи.

благополучия населения, особенно малоимущих групп населения, и что эта проблема способствует сохранению бедности,

*принимая во внимание* усилия стран и их приверженность делу снижения числа погибших на их дорогах и отмечая, что, несмотря на увеличение общего числа погибших в автотранспортных авариях в регионе в 2010 году, 21 страна региона сократила число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, что говорит о том, что ситуацию можно, действительно, улучшить путем принятия надлежащих мер и при наличии соответствующей политической приверженности,

*соглашаясь* в том, что необходимо прививать культуру безопасности на низовом уровне среди учащихся и студентов,

*выражая* благодарность секретариату Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана и Корейскому управлению по транспортной безопасности за организацию совещания Группы экспертов в течение второй Глобальной недели Организации Объединенных Наций, посвященной безопасности дорожного движения (6-12 мая 2013 года), в соответствии с просьбой, содержащейся в резолюции 66/260 Генеральной Ассамблеи,

1. *выражаем* решимость уменьшить число людей, гибнущих в результате дорожно-транспортных происшествий в странах региона, путем активизации деятельности, проводимой на глобальном, региональном, национальном и местном уровнях;

2. *призываем* признать вопрос безопасности дорожного движения в качестве вопроса устойчивого развития и принять более решительные меры для обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, за счет сотрудничества между государственными субъектами, участниками «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими заинтересованными сторонами;

3. *обязуемся* в рамках своих индивидуальных возможностей как активисты движения за безопасность дорожного движения, эксперты, инструкторы и распространители информации и далее способствовать деятельности, направленной на достижение целей Десятилетия, и поддерживать эту деятельность, уделяя особое внимание снижению числа погибших и получивших увечья среди уязвимых участников дорожного движения;

4. *просим* государства-члены рассмотреть вопрос об осуществлении рекомендаций, содержащихся в «Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2013 год», в соответствии с резолюцией 64/255 Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения в мире;

5. *настоятельно призываем* страны региона и другие заинтересованные стороны в надлежащем порядке решать вопросы безопасности дорожного движения, в том числе в следующих областях, перечень которых не является исчерпывающим:

а) формирование консенсуса относительно включения вопроса безопасности дорожного движения в число приоритетов политики

устойчивого развития и относительно выделения на эти цели достаточных финансовых ресурсов;

b) обеспечение дорожной безопасности для уязвимых участников дорожного движения, в том числе для детей, лиц старшего возраста, пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов и людей с инвалидностью;

c) обеспечение большей безопасности дорог и уменьшение тяжести дорожно-транспортных происшествий;

d) повышение эффективности национальных мер по обеспечению безопасности дорожного движения и по соблюдению правил дорожного движения;

e) улучшение оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий;

f) улучшение сотрудничества и укрепление партнерских связей;

6. *призываем* к налаживанию взаимодействия между заинтересованными сторонами по вопросам безопасности дорожного движения в контексте «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения»;

7. *настоятельно призываем* страны организовывать для учащихся школ и студентов университетов обучение и подготовку по безопасности дорожного движения, прививая тем самым культуру безопасности на низовом уровне;

*принять* это заявление 9 мая 2013 года в Сеуле.

---