

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

**Шестое совещание**

Сеул, 3-4 ноября 2015 года

Пункт 6 предварительной повести 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 по Азиатским автомобильным дорогам может пожелать представить секретариату дальнейшие указания в отношении политики и подходов, касающихся: а) развития и модернизации Азиатских автомобильных дорог; б) обновления Базы данных по Азиатским автомобильным дорогам; с) повышения безопасности дорожного движения; d) развития «сухих портов» в целях развития интегрированной интермодальной транспортной системы; е) использования Азиатских автомобильных дорог в целях устойчивого развития; и f) обеспечения межсекторальной взаимодополняемости инфраструктуры. Рабочая группа может также пожелать представить обновленную информацию об инициативах 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 (другое межправительственное соглашение, касающееся этой сети, вступило в силу 11 июня 2009 года<sup>2</sup>) стала важным составным элементом реализации идеи международной интегрированной интермодальной транспортной системы в Азии, заняв приоритетное место в национальных программах стран-членов в области развития инфраструктуры.

\* E/ESCAP/AHWG(6)/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 приводится обзор деятельности секретариата, связанной с Азиатскими автомобильными дорогами и автомобильным транспортом, после пятого совещания Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, состоявшегося 7 и 8 октября 2013 года в Бангкоке. В 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 и практикумах групп экспертов, организуемых секретариатом.

4. В числе заседаний директивных органов, проведенных в 2014 и 2015 годах, можно отметить следующие: а) семидесятую сессию Комиссии (Бангкок, 23 мая 2014 года и 4-8 августа 2014 года); б) четвертую сессию Комитета по транспорту (Бангкок, 15-17 октября 2014 года); и в) семьдесят первую сессию Комиссии (Бангкок, 25-29 мая 2015 года). Участники этих совещаний подчеркнули важную роль Азиатских автомобильных дорог в деле содействия развитию регионального сотрудничества и признали прогресс, которого добились государства-члены в развитии этой сети. В приложении к настоящему документу приводятся несколько выдержек из докладов этих совещаний директивных органов.

## **III. Деятельность секретариата**

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

5. В соответствии с мандатами Комиссии и рекомендациями, вынесенными на сессиях Комитета по транспорту, секретариат и государства-члены сотрудничали в осуществлении мероприятий по содействию дальнейшему 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 способствовать развитию региональных и межрегиональных соединяемости 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 рамках указанной деятельности секретариат при финансовой и технической поддержке Корейской корпорации автомагистралей Республики Корея ведет осуществление трехлетнего проекта «Разработка технических стандартов для средств обеспечения безопасности дорожной инфраструктуры и модели развертывания ИТС для сети Азиатских автомобильных дорог». Этот проект, являющийся частью инициативы по обеспечению инклюзивного и

---

<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.

устойчивого развития на основе регионального сотрудничества и интеграции в области транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, ставит перед собой следующие цели:

**а) внедрение стандартов инфраструктуры обеспечения безопасности дорожного движения.** Согласование стандартов дорожного строительства является важной задачей, однако необходимо также уделять внимание «наземным» постройкам, прежде всего тем, которые связаны с обеспечением безопасности дорожного движения, включая скоростные полосы и полосы замедленного движения, предупредительные знаки, знаки регулирования движения, средства принудительного снижения скорости и обеспечения безопасности придорожных полос. Для облегчения водителям задачи управления автомобилями и повышения безопасности необходимо обеспечить «предсказуемость событий» во время передвижения по дорогам. С учетом того, что повышение соединяемости будет способствовать постепенному увеличению масштабов трансграничного дорожного движения, весьма желательно обеспечить единообразие этой «предсказуемости событий» в рамках всей дорожной инфраструктуры региона и ввести соответствующие стандарты;

**б) разработка модели развертывания интеллектуальных транспортных систем.** Все большая информатизация общества оказывает преобразующее воздействие на поездки и транспорт. Данный проект предоставляет возможность изучить опыт избранных стран-членов в области внедрения интеллектуальных транспортных систем в целях повышения эффективности управления дорожной инфраструктурой и ее функционирования, прежде всего в отношении дорог сети Азиатских автомобильных дорог, а также способствовать распространению и использованию соответствующих технологий путем разработки модели развертывания интеллектуальных транспортных систем для региона;

**в) разработка стратегий.** Этот проект направлен на поощрение и облегчение внедрения стандартов проектирования, установленных в приложении II к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог;

**г) обмен знаниями и «ноу-хау».** Развитие современной и эффективной дорожной инфраструктуры тесно связано со способностью понимать, разрабатывать и поддерживать новые системы, использующие новейшие технологии, и эффективно применять эти системы для достижения экономических, социальных и экологических целей. Этот проект предоставляет государствам-членам, операторам автомобильных дорог и международным организациям платформу для обмена знаниями и опытом. ЭСКАТО в сотрудничестве с Корейской корпорацией автомагистралей предоставит возможности для установления сетевых связей, организовав два соответствующих региональных семинара.

8. С момента вступления в силу Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог деятельность ЭСКАТО, связанная с сетью Азиатских автомобильных дорог, помогала странам-членам включать укрепление трансграничных связей в свои национальные планы развития дорожной инфраструктуры. Правительство Бангладеш рассматривает сеть Азиатских автомобильных дорог как многостороннюю инициативу в области автомобильного транспорта, наилучшим образом способную содействовать торговле в регионе.<sup>4</sup> В соответствии с Региональной программой действий,

---

<sup>4</sup> E/ESCAP/FAMT(2)/7.

этап II (2012-2026 годы), которая была разработана под эгидой ЭСКАТО<sup>5</sup>, Таиланд уделяет значительное внимание развитию транспорта, выделив 2 трлн. тайских батов (111,5 млрд. долл. США) для программы предоставления ссуд на проекты в области транспортной инфраструктуры, призванной стимулировать социально-экономический рост в Таиланде.

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

9. База данных по Азиатским автомобильным дорогам содержит подробную страновую информацию по сети Азиатских автомобильных дорог. Она обновляется каждые два года на основе информации, полученной от государств-членов, для отслеживания улучшений в состоянии сети в соответствии со стандартами проектирования, изложенными в приложении II к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог. База данных по Азиатским автомобильным дорогам доступна для государств-членов и партнеров по развитию на сайте ЭСКАТО: <http://www.unescap.org/resources/asian-highway-database>.

10. В 2015 году проводится обновление этой базы данных. Секретариат уже получил информацию от 16 государств-членов. В этом отношении к государствам-членам, которые еще этого не сделали, обращается призыв представить секретариату требуемую информацию.

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

11. Серьезные последствия дорожно-транспортных происшествий для населения и экономики, прежде всего в странах с низким уровнем доходов и с уровнем доходов ниже среднего, подвигли Генеральную Ассамблею обратиться к международному сообществу с призывом уделить приоритетное внимание этому вопросу, приняв в 2010 году резолюцию 64/255, в которой период 2011-2020 годов был провозглашен Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

12. Особенно важное значение этот вопрос имеет в регионе ЭСКАТО. Согласно последнему Докладу о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2013 год<sup>6</sup>, опубликованному Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), в 2010 году более половины из 1,24 млн. дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, произошедших в мире, пришлось на долю Азиатско-Тихоокеанского региона. В этом докладе также указывается, что в период 2007-2010 годов, не смотря на то, что на глобальном уровне количество дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом оставалось стабильным, в этом регионе их число увеличилось более чем на 10 процентов. Статистика ВОЗ также свидетельствует о том, что успехи, достигнутые в обеспечении безопасности дорожного движения в регионе, не равномерны. В период 2011-2013 годов некоторые страны, такие как Сингапур, Таиланд и Япония, смогли сократить количество дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними смертельных случаев; в других же странах, таких как Бангладеш, Мьянма и Непал, тенденции были противоположны.

13. Исследования свидетельствуют о том, что существует сильная взаимосвязь между тем, как спроектирована инфраструктура и безопасностью

---

<sup>5</sup> Там же.

<sup>6</sup> World Health Organization, *The Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action*. (Geneva, WHP, 2013). Доступен по ссылке: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/en](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/en).

дорожного движения. Инженерно-технические характеристики и конструкция дорог могут также влиять на серьезность дорожно-транспортных происшествий. Необходимо обеспечить, чтобы стандарты проектирования, выбираемые для строительства новых дорог, соответствовали высочайшим существующим стандартам безопасности, доступным в этой области. Кроме того, необходимо регулярно проводить проверки безопасности существующей дорожной инфраструктуры, уделяя основное внимание дорогам с наиболее высоким риском дорожно-транспортных происшествий.

14. Во многих странах примерами инфраструктурных мер, которые способствуют сокращению численности дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними смертельных исходов в случае их применения, являются установка барьеров, разделяющих идущие в противоположном направлении транспортные потоки и различные типы транспортных средств, применение принципов контролируемого доступа, улучшение геометрической конструкции дорог в целях повышения расстояния видимости на поворотах и повышение качества дорожных обочин. Международный опыт свидетельствует о том, что меры в области дорожной инфраструктуры, направленные на улучшение условий вождения, могут окупиться, и соответствующие финансовые инвестиции могут быть возмещены в течение разумного времени.<sup>7</sup>

15. В этом отношении информация Базы данных по Азиатских автомобильных дорог свидетельствует о том, что наилучшим образом зарекомендовали себя Азиатские автомобильные дороги класса автомагистрали, а наихудшим образом – дороги ниже класса III. Средний показатель смертельных случаев для дорог класса автомагистрали составляет 3,57 случая на миллиард автомобилей/км, что является самым низким показателем среди всех типов дорог, а в отношении дорог ниже класса III этот показатель составил 168,48 смертельных случаев на миллиард автомобилей/км, что является самым высоким показателем среди всех типов дорог; средний показатель смертельных случаев для Азиатских автомобильных дорог других классов составил 28,28 случаев на миллиард автомобилей/км (класс I), 88,88 смертельных случаев на миллиард автомобилей/км (класс II) и 62,96 случаев на миллиард автомобилей/км (класс III).<sup>8</sup> Модернизация дорог до дорог класса автомагистрали с контролируемым доступом и других более высоких классов приводит к существенному сокращению числа смертельных случаев. Значительного улучшения с точки зрения безопасности можно добиться путем модернизации дорог ниже класса III до минимальных требуемых стандартов.

16. Наблюдения показывают, что существенного прогресса в области сокращения дорожно-транспортных происшествий добиваются в странах, где применяется многовекторный подход в отношении того, что, согласно определению ВОЗ, является пятью основополагающими элементами безопасности дорожного движения, а именно: а) управление безопасностью дорожного движения; б) более безопасные дороги; в) более безопасные транспортные средства; г) более безопасное поведение пользователей дорог; и е) ответные меры после аварии.<sup>6</sup> Однако лишь ограниченное количество стран ввело в действие координированные многосекторальные ответные меры, охватывающие одновременно все пять факторов риска.

---

<sup>7</sup> Ishtiaque Ahmed, "Road Infrastructure and Road Safety", *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific: Designing Safer Roads*, No.83 (2013). Доступен по ссылке: [http://www.unescap.org/sites/default/files/bulletin83\\_Fulltext.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/bulletin83_Fulltext.pdf).

<sup>8</sup> Дальнейшая информация по этому вопросу доступна в документе E/ESCAP/AHWG(6)/1.

17. Можно ожидать, что по мере повышения региональной транспортной соединяемости будут расти объемы автомобильного транспорта через национальные границы стран с различиями в знаках дорожного движения, сигнализации и дорожной разметке. Эта ситуация создает повышенный риск дорожно-транспортных происшествий для международных водителей автотранспортных средств. В этом отношении недавнее решение Департамента туризма и Министерства транспорта Таиланда установить в 2016 году дорожные указатели на китайском языке в попытке снизить количество дорожно-транспортных происшествий, создаваемых туристами, направляющимися из Китая в Таиланд,<sup>9</sup> может рассматриваться лишь как краткосрочная мера реагирования на насущную проблему. В долгосрочной перспективе необходимо: а) согласовать дорожные знаки и сигнализацию, а также правила дорожного движения в странах Азиатско-Тихоокеанского региона; и б) далее развивать минимальные стандарты наземной дорожной инфраструктуры с точки зрения обеспечения безопасности.

18. Учитывая все выше сказанное, секретариат оказывает странам-членам техническую помощь в деле содействия согласованию правил дорожного движения, дорожных знаков и сигнализации, а также в осуществлении Конвенции о дорожном движении 1968 года и Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Было организовано три соответствующих страновых практикума – на Шри-Ланке (октябрь 2014 года) и во Вьетнаме (март 2015 года и июль 2015 года). Кроме того, в координации с Азиатским технологическим институтом в Бангкоке была организована четырехнедельная учебная программа по вопросам безопасности дорожного движения и управления транспортом для группы дорожных инженеров из Корейской Народно-Демократической Республики (январь и февраль 2014 года).

19. Участники четвертой сессии Комитета по транспорту, которая была проведена в Бангкоке 15-17 октября 2014 года, признали работу ЭСКАТО по содействию повышению безопасности дорожного движения в регионе в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы. Комитет отметил, что программа работы ЭСКАТО направлена на повышение безопасности дорожного движения на основе широкого круга вопросов, включая: а) совершенствование законов и положений и обеспечение их выполнения; б) введение мер безопасности для уязвимых участников дорожного движения; с) расширение инфраструктуры обеспечения безопасности; и d) внедрение интеллектуальных транспортных систем в целях повышения безопасности посредством улучшенного управления дорожным движением. Он далее отметил, что государства-члены установили национальные цели и задачи в области безопасности дорожного движения для сокращения числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и повышения безопасности дорожного движения.

20. В декабре 2013 года секретариат в сотрудничестве с Европейской экономической комиссией (ЕЭК), Министерством автомобильного транспорта и дорог Индии и Институтом просвещения по вопросам дорожного движения организовал первый Евро-азиатский форум по безопасности дорожного движения в Индии. Этот Форум позволил обменяться знаниями и опытом специалистам в области обеспечения безопасности дорожного движения из 35 стран Азии и Европы.

21. В сотрудничестве с Корейским управлением по транспортной безопасности секретариат опубликовал в 2014 году исследование, посвященное

---

<sup>9</sup> Chadamas Chinmaneevong, "Lost in Thailand: New Chinese road signs", *Bangkok Post*, 30 June 2015.

передовым методам обеспечения безопасности дорожного движения в Шри-Ланке. Секретариат продолжает сотрудничество с Корейским управлением по транспортной безопасности в 2015 году, осуществляя совместный проект по улучшению участков дорог повышенной опасности и вынесению соответствующих рекомендаций.

22. Государства-члены уже разработали свои национальные стратегические документы и периодические планы действий в отношении обеспечения безопасности дорожного движения, или находятся в процессе их разработки. Кроме того, они могут пожелать рассмотреть возможность укрепления своих национальных инициатив путем выделения специальных средств на осуществления своих всесторонних планов обеспечения безопасности дорожного движения для достижения глобальных и региональных целей и задач в отношении безопасности дорожного движения.

#### **D. Финансирование развития дорожной инфраструктуры**

23. Внутрорегиональная торговля в Азиатско-Тихоокеанском регионе растет не только с точки зрения абсолютного объема, но и с точки зрения диверсификации продуктов, этапов обработки и географического охвата. Для поддержки этого роста правительствам необходимо инвестировать в транспортную инфраструктуру и создавать благоприятные условия для увеличения объемов транспортных услуг. В 2009 году в совместном исследовании Азиатского банка развития и Института Азиатского банка развития было установлено, что потребности Азиатско-Тихоокеанского региона в области инвестиций в транспортную инфраструктуру составят в период 2010-2020 годов порядка 2,9 млн. долл. США.<sup>10</sup> В Джакартской декларации, принятой на Азиатско-тихоокеанской конференции министров по партнерствам государственного и частного секторов в целях развития инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе, состоявшейся в Джакарте, 14-17 апреля 2010 года<sup>11</sup>, подчеркивается необходимость использовать новаторские возможности финансирования для развития и поддержания региональной инфраструктуры.

24. ЭСКАТО было организовано несколько совещаний, направленных на содействие обмену опытом и информацией о государственно-частных партнерствах на региональном уровне и для оказания помощи членам и ассоциированным членам в преодолении проблем, связанных с развитием инфраструктуры. В их число входили: а) Азиатско-тихоокеанское расширенное совещание по финансированию устойчивого развития (Джакарта, 10-11 июня 2014 года) и б) Азиатско-тихоокеанский форум по государственно-частным партнерствам для развития транспортной инфраструктуры (Бангкок, 21-22 января 2015 года). Эти совещания и мероприятия успешно способствовали повышению осведомленности старших государственных должностных лиц, позволили обеспечить обмен идеями относительно преодоления проблем в установлении государственно-частных партнерств и предоставили ценную платформу для содействия сотрудничеству между странами на региональном уровне. За прошедшие годы было организовано несколько мероприятий по укреплению потенциала. В 2014 году в Бутане, Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике и Мьянме были организованы учебные курсы по государственно-частным партнерствам. Секретариат оказал помощь

<sup>10</sup> Asian Development Bank and Asian Development Bank Institute, *Infrastructure for a Seamless Asia* (Tokyo, 2009).

<sup>11</sup> Документ доступен по ссылке: <http://www.unescap.org/resources/jakarta-declaration-public-private-partnerships-infrastructure-development-asia-and>.

правительствам Бутана и Лаосской Народно-Демократической Республики в проведении в 2014 году практикума по оценке готовности к государственно-частным партнерствам. Техническая помощь была также предоставлена в разработке правил в отношении закупок в рамках государственно-частных партнерств в Камбодже (2014 год) и в работе над политическим документом о государственно-частных партнерствах в Бутане и Мьянме (2014 год). Секретариат занимается осуществлением проекта по Счету развития Организации Объединенных Наций, направленного преимущественно на укрепление потенциала четырех наименее развитых стран (Бутана, Камбоджи, Лаосской Народно-Демократической Республики и Мьянмы). Этот проект направлен на оказание соответствующим странам поддержки в разработке государственно-частных партнерств в целях развития инфраструктуры и в управлении этими партнерствами. В каждой из этих стран были организованы национальные форумы в целях создания эффективной стратегической основы для государственно-частных партнерств (Тхимпху, август 2014 года; Вьентьян, сентябрь 2014 года; Нийпидо, ноябрь 2014 года и Пномпень, декабрь 2014 года).

25. В ходе процесса разработки и модернизации Азиатских автомобильных дорог, национальных автомобильных шоссе других дорог также может оказаться необходимым рассмотреть в приоритетном порядке вопрос поступления инвестиций в сеть Азиатских автомобильных дорог; изучить различные источники и виды финансирования, такие как государственно-частные партнерства и другие инновационные механизмы финансирования; обеспечить эффективное поддержание Азиатских автомобильных дорог и других автомобильных дорог при помощи планирования регулярного и периодического технического обслуживания; и учредить дорожные фонды/советы.

26. Государства-члены могут пожелать обменяться своим опытом в деле финансирования развития Азиатских автомобильных дорог и сведениями о встреченных проблемах.

## **Е. 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 являются 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. Одной из целей, установленных в итоговом документе второй Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, озаглавленном Венская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов, было существенно улучшить состыкованность смешанных перевозок для обеспечения эффективной перевалки грузов между разными видами транспорта.<sup>12</sup>

29. 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. Этот сдвиг может способствовать сокращению

---

<sup>12</sup> Резолюция 69/137 Генеральной Ассамблеи, приложение II.



спроса на автомобильный транспорт и, тем самым, сократить потребность в повышении пропускной способности существующих автомобильных дорог и уменьшить потребность в строительстве новых дорог. Это позволило бы выделять больше ресурсов на поддержание и развитие интеллектуальных транспортных систем.

30. В своей резолюции 69/7 Комиссия приняла Межправительственное соглашение о «сухих портах». По этому случаю Комиссия также приветствовала предложение о том, чтобы секретариат организовал церемонию подписания Соглашения в ходе второй сессии Форума министров транспорта стран Азии (Бангкок, 4-8 ноября 2013 года). Эта церемония состоялась 7 ноября 2013 года, когда 14 государств-членов<sup>13</sup> подписали Соглашение, а одно из них сдало на хранение документ о его ратификации. Впоследствии Республика Корея стала Стороной Соглашения посредством его ратификации (апрель 2014 года), а Вьетнам – посредством его утверждения (октябрь 2014 года).

31. 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.

## **Г. Роль Азиатских автомобильных дорог в устойчивом развитии**

32. В 2012 году Конференция Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию завершилась выражением обновленной приверженности устойчивому развитию. В целях учета этой приверженности ведутся разработка и уточнение различных секторальных стратегий и политики, а в глобальных и региональных повестках дня в области развития приоритетное внимание уделяется разработке устойчивых и инклюзивных транспортных систем. Согласно мандату, содержащемуся в итоговом документе Конференции и озаглавленному «Будущее, которого мы хотим», была создана Рабочая группа открытого состава Генеральной Ассамблеи по целям в области устойчивого развития для формулирования 17 соответствующих целей.<sup>14</sup> Рабочая группа открытого состава препроводила свое предложение по набору целей Генеральной Ассамблее.<sup>15</sup> В число предложенных целей входят: а) развивать качественную, надежную, устойчивую и прочную инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благосостояния людей, с особым упором на реальный и равноправный доступ для всех (цель 9.1) и б) предоставить всем к 2030 году доступ к безопасным, приемлемым по цене, доступным и устойчивым транспортным системам, повысив безопасности дорожного движения, в частности путем расширения сети общественного транспорта, уделяя при этом особое внимание нуждам людей, находящихся в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых людей (цель 11.2).

<sup>13</sup> Армения, Вьетнам, Индонезия, Исламская Республика Иран, Камбоджа, Китай, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Мьянма, Непал, Республика Корея, Российская Федерация, Таджикистан и Таиланд (также стал Стороной).

<sup>14</sup> Доклад Рабочей группы открытого состава Генеральной Ассамблеи по целям в области устойчивого развития доступен по ссылке: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/1579SDGs%20Proposal.pdf>.

<sup>15</sup> Rio+20 United Nations Conference on Sustainable Development: Press Release, доступен по ссылке: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/4538pressowg13.pdf>.

33. Важнейшими характеристиками устойчивой и инклюзивной транспортной системы являются: оптимальное сочетание экономических, социальных и экологических факторов, а также удобство эксплуатации, безопасность, надежность, доступность по цене и равный доступ. В контексте инклюзивности большее значение приобретает вопрос доступности, поскольку большинство людей, находящихся ниже черты бедности, проживает в сельских районах и неофициальных городских поселениях. Транспортные системы могут оказаться для них недоступными как физически, так и с финансовой точки зрения.

34. Сектор транспорта является одним из крупных потребителей ископаемых видов топлива, оставляет значительный «углеродный след» и создает множество негативных социальных и экологических последствий, прежде всего в области автомобильных перевозок.<sup>16</sup> Учитывая, что вопросы устойчивого развития, как ожидается, сохранят свое важное место в повестке дня в области развития на период после 2015 года, лица, принимающие решение, касающиеся транспорта, должны задаться вопросом о том, каким образом будущее развитие сектора автомобильных дорог может способствовать более устойчивому и инклюзивному развитию в регионе.

35. Секретариат продолжает оказывать странам-членам помощь в создании устойчивых транспортных систем. В связи с этим в ноябре 2013 года в Инчхоне, Республика Корея, было организовано региональное совещание группы экспертов по направлениям политики устойчивого развития транспорта в целях обмена опытом относительно устойчивого развития транспорта.

36. В настоящее время секретариат продолжает содействовать использованию модели оценки выбросов, известной как ForFITS (проект «Для будущих систем внутреннего транспорта») в целях анализа направлений политики по уменьшению объема выбросов, которая была разработана по линии проекта Счета развития Организации Объединенных Наций. В связи с этим в ходе второго Практикума по «углеродному следу», который проводился в Куньмине, Китай, 20 мая 2014 года, членов Организации Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества ознакомили с этой моделью.

37. Интеллектуальные транспортные системы представляют собой комбинацию технических решений, основанных на новых возможностях современных информационно-коммуникационных технологий. Внедрение интеллектуальных транспортных систем позволяет улучшить организацию дорожного движения, добиться более беспрепятственного движения потока автотранспорта и повысить уровень надежности и безопасности. Они охватывают интегрированные средства обработки и передачи информации и все виды коммуникаций в транспортных средствах, между транспортными средствами и между транспортными средствами и инфраструктурой. Как правило, интеллектуальные транспортные системы могут помочь в решении вопросов, связанных с заторами движения, способствовать сокращению количества дорожно-транспортных происшествий и смягчать экзогенные

---

<sup>16</sup> Так, на протяжении последнего десятилетия энергопотребление транспортного сектора в Азиатско-Тихоокеанском регионе, измеряемое в млн. тонн топлива в нефтяном эквиваленте, стабильно растет и составило в 2012 году 748,5 млн. тонн топлива в нефтяном эквиваленте. Соответственно, растут и выбросы углекислого газа от транспортных средств, объемы которых, согласно последним данным, увеличились в период с 2011 по 2012 год на 3,3 процента. Основная ответственность за эти высокие показатели ложится на автомобильный транспорт; этот подсектор является источником 84 процентов от общего количества выбросов углекислого газа в транспортном секторе (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2014* (Бангкок, 2014 год), стр. 31). Документ доступен по ссылке: <http://www.uis.unesco.org/Library/Documents/statistical-yearbook-asia-pacific-country-profiles-education-2014-en.pdf>.

факторы, создаваемые дорожным транспортом.<sup>17</sup> Как упоминается в разделе III.A данного документа, в настоящее время секретариат разрабатывает модель интеллектуальных транспортных систем для сети Азиатских автомобильных дорог и поощряет использование передовых методов их развертывания среди государств-членов.

38. Государства-члены могут пожелать уделять повышенное внимание обеспечению большей энергоэффективности и экологичности сектора автомобильного транспорта, прежде всего посредством разработки интеллектуальных транспортных систем.

## **G. Использование Межсекторальной взаимодополняемости инфраструктуры**

39. На своей четвертой сессии Комитет по транспорту выразил признательность секретариату в связи с созданием условий для межсекторального сотрудничества путем организации первой совместной сессии с Комитетом по ИКТ.<sup>18</sup>

40. Комитет отметил наличие серьезного стимула к использованию взаимодополняемости инфраструктуры различных секторов, в первую очередь транспортной инфраструктуры, при создании наземных оптических сетей с ячеистой топологией. Комитет отметил наличие в регионе ЭСКАТО значительного объема передового опыта, применение которого позволяет достигать выгодных для обеих сторон результатов, в том числе в создании дополнительных источников доходов от использования основной инфраструктуры, а также снижении стоимости и расширении охвата оптоволоконных сетей, что способствует расширению доступа к информационно-коммуникационным технологиям на национальном и региональном уровнях.<sup>19</sup>

41. Комитет также отметил необходимость рассмотрения вопроса о создании на национальном уровне соответствующих правовых механизмов, способствующих открытому доступу к пассивной коммуникационной инфраструктуре, включая развернутую вдоль сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог.

42. В целях использования взаимодополняемости между информационно-коммуникационной, энергетической и транспортной инфраструктурой Комитет рекомендовал рассмотреть возможность внесения в Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог поправок, которые бы включали положения о размещении оптоволоконной инфраструктуры вдоль данных сетей автомобильных и железных дорог.<sup>20</sup>

43. Комитет далее рекомендовал осуществлять рассмотрение вопросов, связанных с такими поправками, в рамках последующих совещаний рабочих групп по Азиатским автомобильным дорогам и Трансазиатским железным дорогам, которые были учреждены в соответствии с данными соглашениями.<sup>21</sup>

<sup>17</sup> ITS Asia-Pacific Secretariat, "ITS guideline for sustainable transport in Asia-Pacific", 6 December 2013. Документ доступен по ссылке: [www.its-jp.org/english/its\\_asia/1153](http://www.its-jp.org/english/its_asia/1153).

<sup>18</sup> E/ESCAP/CTR(4)/7, пункт 24.

<sup>19</sup> Там же, пункт 25.

<sup>20</sup> Там же, пункт 27.

<sup>21</sup> Там же, пункт 28.

#### **IV. Вопросы для рассмотрения**

44. Рабочая группа может пожелать предоставить секретариату дальнейшие указания по стратегиям и подходам, касающимся: а) развития и модернизации Азиатских автомобильных дорог, включая внедрение новых технологий, таких как интеллектуальные транспортные системы; б) обновления Базы данных по Азиатским автомобильным дорогам; в) повышения безопасности дорожного движения в регионе; г) развития «сухих портов»; д) обеспечения лучшей увязки маршрутов Азиатских автомобильных дорог с местными общинами и местной экономикой; и е) согласования будущих мер в секторе автомобильного транспорта с целями в области устойчивого развития. Рабочая группа может также пожелать представить 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
Комиссия, семидесятая сессия, Бангкок, 23 мая 2014 года (этап I), 4-8 августа 2014 года (этап II)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Комиссия отметила, что секретариат вносит немаловажный вклад в развитие сообщений в регионе, проводя свою работу в области транспорта, прежде всего в рамках программ, касающихся сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, и постановила и впредь сотрудничать с секретариатом в целях содействия развитию регионального транспорта и инфраструктуры и реализации концепции межрегиональных и транзитных перевозок.<sup>a</sup></li> <li>• Комиссия приветствовала подписание Межправительственного соглашения по «сухим портам», которые станут полезным дополнением к сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, способствовать экономическому процветанию и повышать экологическую устойчивость транспорта в будущем. Она отметила, что межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и о «сухих портах» заложили основы сотрудничества в развитии сообщений в регионе и что в целом смежная с транспортом деятельность стимулировала в нем развитие инфраструктуры.<sup>b</sup></li> </ul>
Комитет по транспорту, четвертая сессия, Бангкок, 15-17 октября 2014 года	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Комитет с удовлетворением принял к сведению информацию о работе секретариата по осуществлению Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы).<sup>c</sup></li> <li>• Комитет вновь подтвердил свою поддержку развитию сети Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» и признал их роль в содействии развитию интермодальной транспортно-логистической системы. В связи с этим Комитет отметил прогресс, который наблюдается в развитии/модернизации транспортной инфраструктуры в странах-членах, включая сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог.<sup>d</sup></li> </ul>
Комиссия, семьдесят первая сессия, Бангкок, 25-29 мая 2015 года	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Комиссия также признала растущую потребность в финансировании развития транспортной инфраструктуры и отметила принятие Бангладеш в 2013 году закона о Совете фонда содержания дорожной сети в целях создания специального фонда для устойчивого содержания дорожной сети страны. Комиссия обратила внимание на потенциал государственно-частных партнерств в качестве механизма привлечения дополнительных ресурсов для развития инфраструктуры и отметила, что создание таких новых финансовых инициатив, как Азиатский банк инвестиций в инфраструктуру и Фонд «Великого шелкового пути», также может внести вклад в укрепление региональной соединяемости. Она также отметила сохраняющуюся роль существующих двусторонних и многосторонних финансовых институтов, к которым, в частности, относится Азиатский банк развития.<sup>e</sup></li> <li>• Комиссия также отметила, что соединяемость является вопросом, затрагивающим ряд заинтересованных сторон, и что для ее развития необходимо расширение регионального сотрудничества и развитие синергетических связей с программами помощи, реализуемыми такими субрегиональными объединениями, как Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Форум по региональному сотрудничеству «Бангладеш-Индия-Китай-Мьянма», Инициатива Бенгальского залива по многостороннему техническому и экономическому сотрудничеству, субрегион Большого Меконга, Ассоциация регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК) и программа Субрегионального экономического сотрудничества Южной Азии.<sup>f</sup></li> </ul>

<sup>a</sup> E/ESCAP/70/35, пункт 255, стр. 40.

<sup>b</sup> E/ESCAP/70/35, пункт 256, стр. 40.

<sup>c</sup> E/ESCAP/CTR(4)/7, пункт 9, стр. 2.

<sup>d</sup> E/ESCAP/CTR(4)/7, пункт 10, стр. 3.

<sup>e</sup> E/ESCAP/71/43, пункт 68.

<sup>f</sup> E/ESCAP/71/43, пункт 69.