

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана****Семьдесят третья сессия**

Бангкок, 15-19 мая 2017 года

Пункт 3с предварительной повестки дня*

Рассмотрение вопросов, касающихся вспомогательной структуры Комиссии, включая работу ее региональных учреждений: транспорт**Доклад Конференции министров по транспорту о работе ее третьей сессии***Резюме*

Третья сессия Конференции министров по транспорту была проведена в Москве 5-9 декабря 2016 года. Сессия состояла из двух сегментов: сегмента старших должностных лиц (5-7 декабря 2016 года) и министерского сегмента (8 и 9 декабря 2016 года). В работе Конференции приняли участие 325 представителей из 41 страны, 33 из которых были представлены министрами и заместителями министров, а также 28 международных организаций и учреждений. Конференция рассмотрела и обсудила назревающие проблемы в области транспорта, на основе чего был впоследствии сформулирован ряд рекомендаций относительно стратегических мер и инициатив по укреплению регионального транспортного сотрудничества и связуемости для целей устойчивого развития. Конференция завершилась утверждением Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которая содержала шесть приложений, включая Региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы).

Комиссия, возможно, пожелает рассмотреть и одобрить Декларацию министров и приложения к ней и представить руководящие указания относительно их осуществления.

* E/ESCAP/73/L.1.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Вопросы, требующие решения Комиссии или доводимые до ее сведения	3
II. Отчет о работе Конференции	3
A. Программные прения по вопросам, касающимся устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и осуществления Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), включая доклад о работе сегмента старших должностных лиц	3
B. Прочие вопросы	14
C. Утверждение декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I(2017-2021 годы)	14
D. Утверждение доклада Конференции	14
III. Организация работы Конференции	15
A. Открытие, продолжительность и организация	15
B. Участники	15
C. Выборы должностных лиц	16
D. Повестка дня	16
Приложение	
Список документов	18

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

1. Конференция министров по транспорту рекомендует Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) одобрить Декларацию министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы) (см. E/ESCAP/MCT(3)/11).

II. Отчет о работе Конференции

A. Программные прения по вопросам, касающимся устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и осуществления Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), включая доклад о работе сегмента старших должностных лиц (Пункт 9 повестки дня)

2. На рассмотрении Конференции находились документы E/ESCAP/MCT(3)/10 и E/ESCAP/MCT(3)/L.4.

3. Конференция подчеркнула ключевую роль транспорта в реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в свете его особой функции, заключающейся в предоставлении людям, промышленности и сельскому хозяйству доступа к экономическим и социальным возможностям и в противодействии изменению климата. Она рассматривает транспорт как один из факторов, способствующих достижению Целей в области устойчивого развития.

4. Конференция признала, что в проекте декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе содержится своевременная и актуальная рамочная основа для поощрения устойчивого транспорта и связуемости в регионе. Этот проект декларации министров выполняет функции «дорожной карты» для развития транспортного сектора и укрепления регионального сотрудничества и интеграции. Он также создает новый стимул для реализации концепции беспрепятственной связуемости на основе качественной инфраструктуры и благоприятных стратегических и правовых рамок.

5. Конференция выразила полную поддержку семи компонентов новой Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы). Эта Региональная программа действий имеет важное значение для устойчивого развития и транспортной связуемости. Осуществление содержащихся в ней мер окажет значительное содействие сотрудничеству и координации между государствами-членами и внутри них.

6. Конференция вновь подчеркнула важную роль комплексных интермодальных транспортных систем для достижения устойчивой транспортной связуемости в регионе. В этом отношении она подчеркнула важную роль сотрудничества между странами в деле создания и введения в действие интермодальных транспортных коридоров как ключевого элемента

реализации региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости, этап I (2017-2021 годы).

7. Конференция рекомендовала в осуществлении региональной программы действий уделять приоритетное внимание а) всестороннему планированию коридоров и обеспечению увязки между национальными планами развития транспортной инфраструктуры; б) согласованию строительных норм, технических норм для транспортных средств, транспортных стратегий и положений на основе Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственного соглашения о «сухих портах»; и с) разработке подходящих для региона многосторонних соглашений по упрощению транспортных перевозок и обеспечению увязки между двусторонними и субрегиональными соглашениями по упрощению транспортных перевозок.

8. Конференция с удовлетворением отметила, что многие страны-члены уделяли приоритетное внимание развитию сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» в целях укрепления национальной и региональной связуемости. Она признала непрерывную работу секретариата в области установления стандартов и поощрения инновационных новых технологий в интересах дальнейшего развития сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» международного значения.

9. Конференция приветствовала недавнее присоединение Туркменистана к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственному соглашению о «сухих портах» и ратификацию Исламской Республикой Иран Межправительственного соглашения о «сухих портах». Она также признала, что процесс присоединения к Межправительственному соглашению о «сухих портах» в Лаосской Народно-Демократической Республике находится на заключительном этапе.

10. Конференция признала существование препятствий нефизического характера, негативно отражающихся на эффективности международных транспортных перевозок и повышающих расходы на материально-техническое обеспечение, и подчеркнула важное значение ликвидации этих препятствий, в том числе при помощи согласования правил, положений и технических и операционных стандартов и упрощения документации и процедур.

11. Конференция выразила решительную поддержку учреждению межрегионального координационного комитета по транспорту между Азией и Европой с учетом важной роли такого комитета в деле согласования технических и операционных стандартов в целях обеспечения беспрепятственной связуемости между двумя регионами.

12. Конференция признала важное значение установления связей между сельскими и удаленными районами и более широкими сетями в целях борьбы с нищетой и обеспечения развития региональной связуемости в долгосрочной перспективе.

13. Конференция подчеркнула важное значение усовершенствования стратегий развития и систем общественного транспорта в целях увеличения доли использования общественного транспорта в городах, включая поощрение использования энергосберегающих транспортных средств и немоторизованных видов передвижения, сокращение использования ископаемых видов топлива,

строительство систем скоростного общественного транспорта, улучшение услуг общественного транспорта, использование интеллектуальных транспортных систем и интеграцию различных видов транспорта.

14. Конференция признала твердую приверженность государств-членов делу снижения количества смертных случаев и случаев получения повреждений в результате дорожно-транспортных происшествий путем внедрения политики, стратегий и мероприятий по управлению безопасностью дорожного движения, обеспечения большей безопасности дорог, большей безопасности автотранспортных средств, большей безопасности участников дорожного движения и оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Конференция признала, что интеллектуальные транспортные системы могут играть важную роль в деле повышения безопасности дорог.

15. Конференция с признательностью приняла к сведению предложение делегации Российской Федерации организовать профессиональную подготовку для транспортных инженеров в целях укрепления их потенциала в области совершенствования транспортной инфраструктуры.

16. Конференция с признательностью приняла к сведению предложение делегации Японии сотрудничать с секретариатом в целях обмена опытом с государствами-членами в области обеспечения безопасного дорожного движения и устойчивого городского транспорта, включая развитие железнодорожного городского транспорта, повышение доли использования общественных видов транспорта и внедрение концепции высококачественной инфраструктуры.

17. Конференция с признательностью приняла к сведению предложение делегации Республики Корея предоставить в сотрудничестве с секретариатом техническую поддержку и опыт для оказания содействия развивающимся странам в создании адекватной транспортной инфраструктуры.

18. Делегация Мьянмы обратилась с просьбой об оказании поддержки в области укрепления потенциала в целях развития профессиональных навыков ее государственных должностных лиц.

19. Делегация Самоа просила секретариат организовать в Самоа практикум по укреплению потенциала в целях оказания содействия в укреплении транспортной связуемости с малыми островными развивающимися государствами.

20. Конференция отметила, что пункты 1-7 повестки дня были переданы на рассмотрение сегменту старших должностных лиц, выводы и рекомендации которых содержатся в их докладе (E/ESCAP/MCT(3)/10). Конференция одобрила выводы и рекомендации сегмента старших должностных лиц.

21. В своих заявлениях в ходе сегмента программных прений Конференции министры и представители рассказали о последних событиях, проблемах, ценном опыте и стратегических инициативах в своих соответствующих странах.

22. Афганистан признал важную роль развития своей транспортной инфраструктуры и подчеркнул, что непрерывное развитие транспортного сектора на протяжении предыдущих нескольких десятилетий привело к реконструкции автомагистралей и аэропортов. В секторе железнодорожного транспорта правительство планирует проложить 5 000 км железнодорожных линий в целях обслуживания внутренних перевозок, расширяя свое сотрудничество с соседними странами в целях развития трансграничных связей. Так, железнодорожное сообщение было установлено с Таджикистаном и Узбекистаном, что обеспечивает связь с Китаем, Казахстаном и Российской

Федерацией. Недавно было открыто железнодорожное сообщение с Туркменистаном, продолжается работа по обеспечению железнодорожной связи с Исламской Республикой Иран, с которой Афганистан подписал соглашение о получении доступа к морским портам. Параллельно с этим в целях обеспечения связи Афганистана с Европой ведется подготовка пятистороннего соглашения между Азербайджаном, Афганистаном, Грузией, Туркменистаном и Турцией.

23. Армения продолжает уделять первоочередное внимание восстановлению и модернизации своей транспортной инфраструктуры, включая объекты инфраструктуры, расположенные вдоль сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог. Кроме того, Армения работает над созданием комплексных интермодальных транспортно-логистических систем, включая «сухой порт», который планируется построить рядом с международным аэропортом Еревана. Помимо этого, ведется работа по вопросам, связанным с упрощением процедур трансграничной транспортировки, совершенствованием нормативно-правовой базы и укреплением институционального потенциала. Для обеспечения связей между Азией и Европой вдоль международного транспортного коридора «Север-Юг» были построены новые автомобильные дороги и железнодорожные линии, включая транспортный коридор «Европа-Кавказ-Азия», который обеспечивает доступ к морским портам Черного моря и в Исламской Республике Иран. Особое внимание также уделяется вопросам повышения безопасности дорожного движения и обеспечения транспортных связей с сельскими районами.

24. Азербайджан, как не имеющая выхода к морю страна, работает над диверсификацией своих транспортных маршрутов, рациональным использованием транзитных пунктов и упрощением трансграничных процедур. Представитель Азербайджана указал на ряд проектов, которые запланированы или осуществляются в настоящее время в целях укрепления транспортных связей между Азией и Европой, включая проект железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, реализуемый в поддержку транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия», и строительство восьмикилометрового участка и моста для будущего соединения его железнодорожной сети с железнодорожной сетью Исламской Республики Иран в рамках коридора «Север-Юг», соединяющего Персидский залив и Балтийское море. Азербайджан также уделяет большое внимание строительству и ремонту автомагистралей международного значения и совершенствованию своего морского транспорта за счет введения в эксплуатацию новых танкеров и паромов, а также строительства международного порта в Баку. Кроме того, значительные усилия предпринимаются по использованию его транзитного потенциала, развитию логистических центров и осуществлению мер, направленных на упрощение процедур трансграничной транспортировки.

25. Камбоджа уделяет первоочередное внимание развитию своей транспортной инфраструктуры. Достигнутый в последнее время прогресс в области развития национальной инфраструктуры позволил добиться роста валового внутреннего продукта в среднем на семь процентов в год и снизить уровень бедности до пятнадцати процентов по сравнению с сорока процентами в 2006 году. В последнее время были завершены следующие основные проекты: а) расширение и модернизация аэропортов в Пномпене, Сиамреапе и Сиануквиле; б) расширение глубоководного морского порта в Сиануквиле и строительство нового речного порта в Пномпене; в) завершение строительства участка линии для восстановления соединения с железнодорожной сетью Таиланда; и д) строительство внутренних таможенных складов и утверждение правительством новых специальных экономических зон. Камбоджа ратифицировала ряд соглашений и протоколов, включая двусторонние соглашения по автомобильному транспорту с Вьетнамом, Лаосской Народно-Демократической Республикой и Таиландом.

26. Китай отметил важность наличия устойчивых транспортных соединений и роль транспортного сектора в развитии мировой торговли и повышении динамики мировой экономики. Был отмечен вклад сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» в создание экономических возможностей и стимулирование социального развития. Китай предпринимает усилия, направленные на то, чтобы завершить создание своей безопасной, удобной, эффективной, экологичной и интеллектуальной Современной комплексной транспортной системы к 2020 году в целях оптимального совместного использования различных видов транспорта, рационализации использования городских транспортных ресурсов и продвижения низкоуглеродного транспорта. Цель предложенной Китаем инициативы «Один Пояс, одна Дорога» состоит в стимулировании экономического развития и благополучия стран, расположенных вдоль коридоров проекта «Один Пояс, одна Дорога» за счет наращивания связей между комплексными транспортными сетями различных стран. Инициатива «Один Пояс, одна Дорога» будет реализовываться на основе принципа широких консультаций, совместной работы и взаимовыгодного сотрудничества между всеми участвующими в ней странами. Отмечена потенциальная роль Азиатского банка инвестиций в инфраструктуру и фонда «Великого шелкового пути» в реализации проектов в области совершенствования транспортных связей в регионе.

27. Индонезия признала ключевую роль и вклад транспорта в экономическое и социальное развитие. В этой связи она продолжает строительство и совершенствование дорог, железнодорожных линий, аэропортов, морских портов и «сухих портов» для развития собственной инфраструктурной сети и создания эффективной и действенной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. В этих целях Индонезия использует модели государственно-частных партнерств в рамках реализации своего среднесрочного национального плана развития. Кроме того, было указано на реализацию ряда инициатив, направленных на обеспечение устойчивости транспортных систем, а именно совершенствование городского общественного транспорта и использование интеллектуальных транспортных систем. Индонезия готова повышать безопасность дорожного движения, что подтверждается рядом реализованных программ, таких как создание зон безопасности вокруг школ, учреждение награды для лучшего водителя общественного транспорта и проведение проверок технической исправности общественного транспорта. Индонезия принимает активное участие в работе, направленной на совершенствование транспортных связей между Европой и Азией, и, в этой связи, выступит организатором четвертого совещания министров транспорта Азии и Европы.

28. Исламская Республика Иран указала на то, что основными преградами на пути обеспечения эффективной и бесперебойной работы транспортных систем являются недостающие соединения между автомобильными и железнодорожными сетями, проблемы устаревания парков автотранспортных средств и подвижного состава, сложность пограничных процедур и нехватка инвестиций. Эти факторы не позволяют обеспечить безопасность транспортных операций. Исламская Республика Иран недавно завершила сотрудничество с Казахстаном и Туркменистаном в рамках строительства железнодорожной линии, соединяющей эти три страны, а также завершила строительство железнодорожной линии до границы с Афганистаном. Кроме того, ведется совместная работа с Азербайджаном для восстановления соединений между их железнодорожными сетями и предпринимаются меры, направленные на привлечение иностранных инвестиций к реализации транспортных проектов, в особенности в железнодорожном секторе. Она подписала или присоединилась к ряду транспортных и транзитных соглашений, включая Межправительственное

соглашение о «сухих портах». Кроме того, в целях повышения безопасности дорожного движения был запущен национальный план действий по повышению безопасности дорожного движения на период 2015-2020 годов.

29. Япония отметила роль транспортного сектора в реализации Целей в области устойчивого развития и упомянула о том, что потребности в транспортной инфраструктуре в регионе ЭСКАТО продолжают расти. Япония готова реагировать на этот рост, предоставляя соответствующую финансовую помощь. Однако для удовлетворения растущих потребностей в развитии инфраструктуры также необходимо обеспечивать качество транспортной инфраструктуры, с тем чтобы она была устойчивой к изменению климата и экологичной. В отношении устойчивого городского транспорта была отмечена необходимость перехода на железнодорожный транспорт, с тем чтобы сократить выбросы диоксида углерода и решить проблему заторов. Кроме этого, был отмечен опыт Японии в повышении доли железнодорожного транспорта в городской транспортной системе до пятидесяти процентов по сравнению с десятью процентами, приходящимися на долю личных автомобилей, а также ее опыт в сокращении количества смертельных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий с 16 000 в 1970 году до 4 000 в 2015 году.

30. Казахстан уделяет большое внимание вопросу диверсификации международных транспортных коридоров и, в особенности, строительству новых железнодорожных линий и автомобильных дорог в рамках международных и региональных транспортных программ. Эти программы, в реализацию которых Казахстан на настоящий момент вложил уже 23 млрд. долл. США и планирует вложить еще 11 млрд. долл. США, направлены на повышение эффективности грузовых перевозок между Азией и Европой. К числу других ключевых проектов относятся недавно завершённое строительство новой железнодорожной линии для соединения с Исламской Республикой Иран через Туркменистан и продолжение работы над проектом коридора Западная Европа – Западный Китай. Казахстан также сотрудничает с Азербайджаном, Грузией, Китаем, Турцией и Украиной в рамках Координационного комитета по развитию Транскаспийского международного транспортного маршрута. Кроме того, Казахстан уделяет первоочередное внимание развитию эффективных логистических систем и, в этой связи, был построен крупный «сухой порт» в Хоргосе на границе с Китаем, а также в рамках работы Евразийского экономического союза была учреждена Объединенная транспортно-логистическая компания, которая призвана способствовать эффективному использованию потенциала интермодальных перевозок между Китаем и Европой.

31. Проводя свою связанную с транспортом политику, Лаосская Народно-Демократическая Республика предпринимает попытки превратить себя из не имеющей выхода к морю страны в страну, имеющую транзитный доступ к морю. Вместе с тем она признала, что дефицит финансовых средств продолжает оставаться одним из препятствий на пути развития необходимой инфраструктуры и что она приняла меры по стимулированию более широкого участия частного сектора в финансировании связанных с транспортом проектов. Признавая важное значение эффективно функционирующей логистики, правительство продолжает развивать «сухой порт» в Саваннакхете для того, чтобы сделать его образцом развития в будущем аналогичных объектов в стране. Кроме того, правительство признало важное значение развития сотрудничества между Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и Организацией Объединенных Наций в деле осуществления Повестки дня на период до 2030 года.

32. Малайзия объявила, что она всецело привержена делу осуществления Повестки дня на период до 2030 года и уже приняла ряд мер, направленных на

содействие внедрению природосберегающих технологий в области наземного, морского и воздушного транспорта в целях сокращения к 2020 году выбросов углерода в стране на 40 процентов. В связи с этим Малайзия содействует использованию энергоэффективных транспортных средств, прежде всего такси и маршрутных автобусов, а также принимает активное участие в таких глобальных инициативах, как Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации, пропагандируемой Международной организацией гражданской авиации. Согласно одиннадцатому Малазийскому плану Малайзия принимает также меры по развитию сети внутри- и межрегиональных сообщений благодаря реализации крупномасштабных инфраструктурных проектов, таких как высокоскоростная железнодорожная ветка между Куала-Лумпуром и Сингапуром, Панборнейская автомагистраль и Проект железнодорожной ветки Сингапур – Куньмин. Осознавая необходимость в обеспечении свободного транспортного сообщения с соседями по АСЕАН, Малайзия также подписала ряд рамочных соглашений АСЕАН. В соответствии с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы, Организации Объединенных Наций Малайзия также приняла Национальный план по обеспечению безопасности дорожного движения на период 2014–2020 годов.

33. Мьянма также придает большое значение развитию и введению в действие сети эффективного транспортного сообщения путем а) модернизации своей авто- и железнодорожной инфраструктуры; б) строительства новых портов и аэропортов; и в) осуществления рамочного соглашения АСЕАН по упрощению перевозок транзитных грузов и ратификации рамочного соглашения АСЕАН по мультимодальным перевозкам. В интересах содействия региональной интеграции Мьянма принимает также участие в реализации крупных международных инициатив, таких как сеть Азиатских автомобильных дорог и сеть Трансазиатских железных дорог. Отдавая отчет в том, что вопросами обеспечения безопасности дорожного движения необходимо заниматься на самом высоком уровне, Мьянма недавно учредила под председательством вице-президента Национальный совет по безопасности дорожного движения.

34. Непал приступил к интеграции Целей в области устойчивого развития в свой национальный план развития, и в порядке осуществления этого плана в настоящее время ведется строительство восьми северо-южных транспортных коридоров в целях расширения сети транспортных сообщений с Китаем и Индией. Кроме того, ведется разработка проекта скоростной автомагистрали, связывающей Катманду с Долиной Терай, в целях снижения наполовину к 2020 году числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и осуществляется Национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2013-2020 годы). В целях совершенствования системы городского транспорта Непал увеличил свой автобусный парк в Катманду и планирует создать систему скоростного общественного транспорта. Недавно правительство потребовало от городских властей в обязательном порядке разработать генеральные планы развития городов. Для того чтобы расширить доступ страны к морским портам, Непал рассчитывает на осуществление соглашения о моторизованных средствах между Бангладеш, Бутаном, Индией и Непалом.

35. Пакистан полон решимости развивать эффективно функционирующую инфраструктуру и сеть транспортных сообщений организационные связи. В связи с этим Китайско-пакистанский экономический коридор стал флагманским проектом правительства Пакистана, и, как ожидается, одним из результатов этого проекта станет создание коридора, связывающего с Европой, Ближним Востоком и странами Запада. Кроме того, Пакистан приступил к реализации ряда мер, направленных на упрощение процедур перевозок и логистических операций путем, к примеру, введения в действия комплексной

системы управления транзитом и торговлей и принятия закона о компаниях, предоставляющих логистические услуги. В настоящее время процесс присоединения этой страны к Межправительственному соглашению о «сухих портах» подходит к концу. В интересах совершенствования транспортной системы в городах в Исламабаде, Лахоре и Раваллинде уже функционируют системы общественного транспорта, а в настоящее время аналогичные системы создаются в Карачи и Мултане. Признавая тот факт, что дорожные аварии обходятся слишком дорого, Пакистан сделал обеспечение безопасности дорожного движения одним из элементов своей национальной транспортной политики, а также создал Национальный совет по безопасности дорожного движения на уровне министров и Национальный руководящий комитет на федеральном и провинциальном уровнях.

36. Республика Корея подчеркнула, что она приступила к осуществлению масштабной программы исследований и разработок в области энергоэффективности и зеленых технологий в целях уменьшения заторов и содействия природоохранной деятельности. Она вновь подтвердила свое намерение делиться опытом и оказывать техническую помощь другим странам в разработке и внедрении новых технологий, которые могли бы способствовать развитию более устойчивого транспортного сектора.

37. Российская Федерация привлекла внимание к инициативе президента Владимира Путина по созданию многоуровневой интеграционной модели для Евразии в форме Большого евразийского партнерства, которое обеспечит условия для дальнейшего развития Азиатско-Тихоокеанского региона.

38. В связи с этим первоочередное внимание уделяется увеличению пропускной способности основных линий Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, развитию северного морского маршрута и международного автомобильного транспортного маршрута, связывающего Европу и Западный Китай, а также железнодорожных веток, ведущих из Южного Урала в Беларусь. Внедрение «интеллектуальных» транспортных систем и системы спутникового слежения Глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС) рассматривается как неотъемлемая часть процесса развития транспортной инфраструктуры.

39. Не меньшее внимание уделяется также модернизации сетей автомобильных дорог, обеспечивающих связь между Азией и Европой, и дальнейшему развитию морских портов на Дальнем Востоке страны, пропускная способность которых в последнее время заметно выросла.

40. Основными направлениями перспективного развития транспортной системы страны, как представляется, являются следующие: а) развитие транспортной инфраструктуры для прямой и смешанной перевозки грузов; б) согласование связанного с транспортом законодательства; с) повышение безопасности дорожного движения и создание устойчивых систем городского транспорта; d) упрощение процедур международных перевозок и трансграничных формальностей; и e) внедрение систем спутникового слежения, включая Глобальную навигационную спутниковую систему (ГЛОНАСС).

41. Кроме того, Российская Федерация приветствовала увеличение числа сторон Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственного соглашения о «сухих портах» и с удовлетворением отметила подписание в ходе Конференции Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог.

42. Будучи малым островным развивающимся государством, Самоа подчеркнула важное значение морских и авиасообщений. В связи с этим правительство направило свои ограниченные финансовые ресурсы на развитие портов и аэропортов. В числе смежных проектов можно отметить модернизацию взлетно-посадочных полос и другой инфраструктуры, а также строительство нового аэровокзала в международном аэропорте в Фалео, расширение причалов в Апия и модернизацию существующей инфраструктуры порта, развитие автомобильного сообщения с международным аэропортом путем расширения существующих и строительства новых климатоустойчивых дорог. Самоа заключила двустороннее соглашение по авиаперевозкам с Китаем и рассматривает возможность заключения аналогичных соглашений с Сингапуром, Турцией и Объединенными Арабскими Эмиратами.

43. Представитель Шри-Ланки подчеркнул, что, поскольку страна является островным государством, сухопутные связи можно обеспечить лишь при помощи паромной переправы с Индией. Поэтому была проведена реконструкция железнодорожной линии к пирсу Талайманнар и также запланировано провести реконструкцию самого пирса. Что касается другой части железнодорожной сети страны, то проводятся работы по повышению эксплуатационной скорости с 80 км в час до 100 км в час и завершено осуществление программы электрификации. В секторе автомобильных дорог были начаты работы по продлению южной автомагистрали, завершению строительства последнего участка кольцевой автодороги Коломбо и проведению исследования, посвященного строительству центральной автомагистрали, которая обеспечит внутреннюю связь между северными и южными районами страны. В Шри-Ланке также строятся дороги с бетонным покрытием в сельских районах, с тем чтобы решить проблему «последней мили».

44. С учетом того, что устойчивый транспорт является одним из ключевых компонентов Повестки дня на период до 2030 года, в Таиланде разработан двадцатилетний стратегический план развития транспорта, предназначенный для обеспечения эффективного, экологичного, безопасного, инклюзивного и инновационного транспорта. Правительство привержено делу осуществления долгосрочного плана инвестиций в целях развития своей железнодорожной инфраструктуры в поддержку перехода от использования автомобильного транспорта к использованию железнодорожного транспорта. Цель правительства заключается в сокращении масштабов применения ископаемых видов топлива и выбросов двуокиси углерода на 20 процентов к 2030 году. Эти стратегии сопровождаются приверженностью использованию инновационных технологий в секторе транспорта. Оно также привержено делу обеспечения всеобщей доступности транспортных услуг и осуществлению мер по сокращению числа случаев смерти и получения телесных повреждений в результате дорожно-транспортных происшествий на 50 процентов к 2020 году.

45. Как не имеющая выхода к морю страна Таджикистан стремится обеспечить свой экономический рост за счет развития международных и региональных транспортных связей, и с этой целью после достижения своей независимости он уже осуществил 38 проектов развития транспортной инфраструктуры, общая стоимость которых составляет 1,2 млрд. долл. США. Таджикистан уделяет огромное внимание формированию международных транспортных коридоров, включая коридор север-юг, связывающий Европу и Индийский океан, и коридор восток-запад, связывающий Китай и Юго-Восточную Азию с Европой. Таджикистан дополняет процесс развития инфраструктуры стратегиями и программами, предназначенными для улучшения трансграничных перевозок, повышения безопасности дорожного движения и развития интермодальных перевозок и логистики. Таджикистан стал стороной 35 многосторонних соглашений и конвенций, включая

Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственное соглашение о «сухих портах».

46. Представитель Турции подчеркнул, что международное сотрудничество является одним из предварительных условий развития транспортных связей в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Для обеспечения конкурентоспособных транзитных вариантов между Китаем и Европой Турция уделяет большое внимание формированию среднего коридора, включая проект строительства железнодорожной линии Баку-Тбилиси-Карс и высокоскоростной железнодорожной магистрали Эдирне-Карс. Предполагается, что этот средний коридор, рассматриваемый в качестве современного варианта Шелкового пути, обеспечит значительные социальные экономические выгоды не имеющим выхода к морю странам Центральной Азии. Для содействия реализации этого проекта Турция инвестировала 20 млрд. долл. США в свою железнодорожную инфраструктуру с 2002 года и планирует инвестировать еще 40 млрд. долл. США на протяжении следующих десяти лет. Что касается автомобильных дорог, то Турция планирует создать коридоры восток-запад и север-юг и предложила, чтобы 5 247 км ее автомагистралей были включены в евразийскую сеть автомагистралей. Инвестиции направлялись на повышение стандартов проектирования автомобильных дорог, в результате чего протяженность сети двухполосных дорог достигла 25 000 км, в то время как 14 лет тому назад она составляла 6 000 км. Эти усилия позволили значительно сократить число столкновений на автодорогах. Одновременно с этим Турция также планирует развивать порты в стране, с тем чтобы довести возможность обработки контейнеров до 32 млн. единиц двадцатифунтового эквивалента (ДФЭ) в год.

47. Вьетнам обеспечил повышение класса автомагистрали 1 в сети Азиатских автомобильных дорог до уровня I и завершил строительство дороги 14 в этой сети из Хайфона до Лаокая. Правительство планирует повысить к 2020 году класс всей сети Азиатских автомобильных дорог в стране по крайней мере до уровня стандарта III. Оно также рассматривает вопрос о строительстве дорог, соединяющих Ханой и Вьентьян и Хошимин и Пномпень. Страна занималась модернизацией своей железнодорожной инфраструктуры, с тем чтобы повысить среднюю скорость движения в сети до 90 км в час, при этом она также готова осуществлять инвестиции в высокоскоростное железнодорожное сообщение. Она подписала двухсторонние и многосторонние соглашения об автомобильных перевозках, с тем чтобы развивать торговлю, инвестиции и туризм в стране и в соседних государствах. Кроме того, она уделяет особое внимание повышению безопасности дорожного движения и добилась сокращения числа случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий до менее 9 000 в год. Будущие планы улучшения безопасности дорожного движения включают расширение контроля за деятельностью операторов автомобильного транспорта, повышение доли железных дорог, продолжение практики аудита безопасности дорожного движения в отношении всех новых автомагистралей, оборудование всех коммерческих транспортных средств устройствами слежения и пересмотр законов, регулирующих дорожное движение.

48. Представитель Международной организации труда (МОТ) напомнил о том, что принципы и основные элементы достойной работы являются составной частью Цели 8 в области устойчивого развития. На протяжении последних 20 лет увеличился спрос на транспортные услуги и расширилась занятость в сфере транспорта, однако при этом можно наблюдать отрицательные последствия для условий работы водителей транспортных средств из числа профессионалов. Вопросы, касающиеся условий трудоустройства и равенства существуют в глобальном масштабе как в отношении отрасли грузовых перевозок, так и в отношении перевозок в системе такси. МОТ призвала

правительства не только полагаться на процесс развития экономики, технологий и инфраструктуры, но также и учитывать необходимость обеспечения улучшений в социальной сфере транспортных услуг, с тем чтобы обеспечить устойчивый характер деятельности этого сектора.

49. Представитель Всемирной таможенной организации отметил важность сотрудничества между таможенными органами и сектором транспорта для обеспечения устойчивой связуемости в рамках глобальных производственно-сбытовых цепочек. По мнению Организации, высокие издержки международной торговли связаны с расходами на перевозки и выполнением административных требований. Ликвидация ненужных и оказывающих отрицательное воздействие препятствий на пути транзитных операций будет содействовать увеличению объемов торговли, налаживанию лучших связей в рамках глобальных рынков и интеграции находящихся на периферии не имеющих выхода к морю развивающихся стран в глобальные производственно-сбытовые цепочки. Организация разрабатывает руководящие принципы по вопросам транзита, которые предназначаются для содействия правительствам в формировании эффективных транзитных систем.

50. Представитель Организации черноморского экономического сотрудничества подчеркнул важную роль своих стран-членов в деле улучшения связей между Азией и Европой и обеспечения более быстрых перевозок между ними. Для содействия развитию систем устойчивого транспорта Организация активизировала свои усилия по развитию автодорожной и морской инфраструктуры и содействию перевозкам товаров по автомобильным дорогам в районе Черного моря. Она обеспечила важный вклад в создание современной инфраструктуры и разработку эффективных процедур перевозок для своих государств-членов, которые могут содействовать увеличению внутрирегиональной торговли, туризма и инвестиций в инфраструктуру и процесс экономического развития.

51. Представитель Организации сотрудничества железных дорог проинформировал Конференцию об истории создания и развития этой организации, а также о ее организационной структуре. Она координирует международные железнодорожные перевозки и определяет общие стандарты для своих стран-членов. Она запланировала 13 новых железнодорожных коридоров между Азией и Европой. Она содействовала своим членам в упрощении трансграничных процедур перевозок для улучшения международного железнодорожного сообщения по железнодорожным транспортным коридорам между Азией и Европой. Как энергоэффективный и безопасный в экологическом плане вид транспорта железные дороги будут играть важную роль в достижении целей, поставленных в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

52. Представитель Шанхайской организации сотрудничества отметил, что ШОС уделяет приоритетное внимание сотрудничеству в сфере транспорта. Организация разработала ряд соглашений, стратегий, программ и планов действий, связанных с автомобильными перевозками, таможенными процедурами, процедурами транзита и развитием транспортной инфраструктуры. В 2014 году государства-члены этой организации подписали в Душанбе Межправительственное соглашение государств-членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок; это соглашение было подписано при содействии секретариата. Целью соглашения являлось создание правовой базы для согласованных условий автомобильных перевозок и упрощенных процессов перевозок между Китаем, Российской Федерацией и государствами Центральной

Азии, а также содействие обеспечению региональной и субрегиональной связуемости и интеграции.

53. Представитель Международной федерации экспедиторских ассоциаций отметил, что для укрепления транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе международные организации и транспортные предприятия могли бы сотрудничать с правительствами государств в трех основных областях: а) предоставление правительствам рекомендаций на предмет разработки транспортной политики; б) содействие правительствам в укреплении транспортной инфраструктуры, операционной связуемости и наращивании потенциала; и с) участие в оценке эффективности транспортной политики. Федерация призвала к внедрению четко функционирующего механизма вертикальной и горизонтальной передачи информации и обмена ей, которым бы пользовались правительственные учреждения, промышленные организации и предприятия при разработке, реализации и оценке торговой политики, с тем чтобы в полном объеме обеспечить транспортную связуемость.

54. Представитель Азиатского института развития транспорта подчеркнул необходимость выбора оптимальных в социальном плане видов транспорта, обеспечения транспортной доступности для населения сельских районов и снижения числа пассажирских транспортных средств на дорогах, равно как и соответствующего изменения менталитета. Институт особо отметил необходимость проявить твердую волю и дальновидность в интересах решения сопутствующих проблем, связанных с политической экономией.

В. Прочие вопросы

(Пункт 10 повестки дня)

55. Какие-либо другие вопросы не обсуждались.

С. Утверждение декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы)

(Пункт 11 повестки дня)

56. Конференции был представлен проект декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы) в качестве приложения I (E/ESCAP/MCT(3)/L.4).

57. Конференция приняла путем аккламации декларацию министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы) (см. E/ESCAP/MCT(3)/11).

Д. Утверждение доклада Конференции

(Пункт 12 повестки дня)

58. Доклад Конференции министров по транспорту о работе ее третьей сессии был единогласно утвержден 9 декабря 2016 года.

Ш. Организация работы Конференции

А. Открытие, продолжительность и организация

59. Третья сессия Конференции министров по транспорту была проведена в Москве 5-9 декабря 2016 года. Конференция состояла из двух сегментов: сегмента старших должностных лиц (5-7 декабря 2016 года); и министерского сегмента (8 и 9 декабря 2016 года).

60. Г-н Игорь Левитин, помощник Президента Российской Федерации, зачитал послание Президента Российской Федерации Владимира Путина и объявил Конференцию открытой. Исполнительный секретарь ЭСКАТО выступила с приветственным и программным заявлением.

В. Участники

61. В работе сессии приняли участие представители следующих членов и ассоциированных членов ЭСКАТО: Азербайджана, Армении, Афганистана, Бангладеш, Брунея-Даруссалама, Бутана, Вануату, Вьетнама, Индии, Индонезии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Камбоджи, Кирибати, Китая, Кыргызстана, Корейской Народно-Демократической Республики, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Монголии, Мьянмы, Науру, Непала, Пакистана, Палау, Республики Корея, Российской Федерации, Самоа, Сингапура, Таджикистана, Таиланда, Тимора-Лешти, Тонга, Тувалу, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Филиппин, Шри-Ланки и Японии.

62. Присутствовал также представитель Германии.

63. Присутствовали представители следующих органов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Канцелярии Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам; МОТ; Секретариата Расширенной Туманганской инициативы/Программа развития Организации Объединенных Наций; и Организации Объединенных Наций по промышленному развитию.

64. Присутствовали представители следующих межправительственных, неправительственных и других организаций: Центра «АСЕАН-Корея»; Координационного Совета по Транссибирским перевозкам; Организации черноморского экономического сотрудничества; Комитета Организации сотрудничества железных дорог; Института экономических исследований для Северо-Восточной Азии; Евразийской экономической комиссии; Евразийского банка развития; Европейского банка реконструкции и развития; Европейской комиссии; Межправительственной комиссии ТРАСЕКА; Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам; Всемирной таможенной организации; Азиатского института развития транспорта; Международной ассоциации воздушного транспорта; Международной федерации экспедиторских ассоциаций; Международного союза автомобильного транспорта; Международного союза железных дорог; Японского фонда исследований глобальной инфраструктуры; Корейского института транспорта; Института просвещения по вопросам дорожного движения; и Шанхайской организации сотрудничества.

С. Выборы должностных лиц

65. Конференция избрала Председателем г-на Максима Соколова (Российская Федерация).

66. В соответствии с практикой прошлых лет, Конференция постановила, что заместителями Председателя будут избраны следующие главы делегаций:

- Г-н Мохаммадулла Батааш (Афганистан)
- Г-н Ваган Мартиросян (Армения)
- Г-н Зия Мамедов (Азербайджан)
- Г-н М.А.Н. Сиддик (Бангладеш)
- Г-н Мустаппа Сират (Бруней-Даруссалам)
- Г-н Чантол Сун (Камбоджа)
- Г-н Лю Сяомин (Китай)
- Г-н Чжон Гван Кан (Корейская Народно-Демократическая Республика)
- Г-н Сугихарджо (Индонезия)
- Г-н Давуд Кешаварзиан (Исламская Республика Иран)
- Г-н Койтиро Какээ (Япония)
- Г-н Женис Касымбек (Казахстан)
- Г-н Берик Камалиев (Казахстан)
- Г-н Жамшитбек Калилов (Кыргызстан)
- Г-н Сантисук Симмалавонг (Лаосская Народно-Демократическая Республика)
- Г-н Лиоу Тионг Лай (Малайзия)
- Г-н Дангаагийн Ганбат (Монголия)
- Г-н Тан Син Маун (Мьянма)
- Г-н Валдон Довийого (Науру)
- Г-н Ситарам Махто (Непал)
- Г-н Ахсан Икбал (Пакистан)
- Г-н Артемио У. Туасон – мл. (Филиппины)
- Г-н Гэрри В. де Гусман (Филиппины)
- Г-н Хунтхэк Со (Республика Корея)
- Г-н Николай Асаул (Российская Федерация)
- Г-н Алексей Цыденов (Российская Федерация)
- Г-н Папалиителе Никел Ли Ханг (Самоа)
- Г-н Шерали Ганджалзода (Таджикистан)
- Г-н Ормсин Чивапрук (Таиланд)
- Г-н Ораз Хуртыев (Туркменистан)
- Г-н Мониз Лаафай (Тувалу)
- Г-н Нгуенг Хонг Чыонг (Вьетнам)

67. Докладчиком был избран г-н Дхана Бахадур Таманг (Непал).

Д. Повестка дня

68. Конференция утвердила следующую повестку дня:

Сегмент старших должностных лиц

1. Открытие сессии:
 - а) вступительные речи;
 - б) выборы должностных лиц;
 - с) утверждение повестки дня.

2. Анализ и оценка осуществления Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы).
3. Основные вопросы в области транспорта:
 - a) Цели в области устойчивого развития и транспорт;
 - b) региональная связуемость транспортной инфраструктуры;
 - c) региональная операционная транспортная связуемость;
 - d) укрепление транспортной связуемости между Азией и Европой;
 - e) транспортная связуемость для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств;
 - f) связуемость между сельскими районами и более широкими транспортными сетями;
 - g) устойчивый городской транспорт;
 - h) повышение безопасности дорожного движения.
4. Проект региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы).
5. Проект декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе.
6. Прочие вопросы.
7. Утверждение доклада о работе сегмента старших должностных лиц.

Министерский сегмент

8. Открытие сессии:
 - a) вступительные речи;
 - b) выборы должностных лиц;
 - c) утверждение повестки дня.
9. Программные прения по вопросам, касающимся устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и осуществления Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), включая доклад о работе сегмента старших должностных лиц.
10. Прочие вопросы.
11. Утверждение декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы).
12. Утверждение доклада Конференции.
13. Закрытие Конференции.

Приложение

Список документов

<i>Условное обозначение</i>	<i>Название</i>	<i>Пункт повестки дня</i>
<i>Документы для общего распространения</i>		
E/ESCAP/MCT(3)/1	Анализ и оценка осуществления Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы)	2
E/ESCAP/MCT(3)/2	Цели в области устойчивого развития и транспорт	3a
E/ESCAP/MCT(3)/3	Региональная связуемость транспортной инфраструктуры	3b
E/ESCAP/MCT(3)/4	Региональная операционная транспортная связуемость	3c
E/ESCAP/MCT(3)/5	Укрепление транспортной связуемости между Азией и Европой	3d
E/ESCAP/MCT(3)/6	Транспортная связуемость для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств	3e
E/ESCAP/MCT(3)/7	Связуемость между сельскими районами и более широкими транспортными сетями	3f
E/ESCAP/MCT(3)/8	Устойчивый городской транспорт	3g
E/ESCAP/MCT(3)/9	Повышение безопасности дорожного движения	3h
E/ESCAP/MCT(3)/10	Доклад о работе сегмента старших должностных лиц	9
E/ESCAP/MCT(3)/11	Декларация министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе	
E/ESCAP/MCT(3)/12	Доклад Конференции министров по транспорту о работе ее третьей сессии	
<i>Документы для ограниченного распространения</i>		
E/ESCAP/MCT(3)/L.1	Предварительная повестка дня	1
E/ESCAP/MCT(3)/L.2	Аннотированная предварительная повестка дня	1
E/ESCAP/MCT(3)/L.3	Проект доклада Конференции	12
E/ESCAP/MCT(3)/L.4	Проект декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе	11
<i>Документы для зала заседаний</i>		
E/ESCAP/MCT(3)/CRP.1	Проект доклада о работе сегмента старших должностных лиц	7
E/ESCAP/MCT(3)/CRP.2	Проект декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе	4 и 5
<i>Рабочие документы</i>		
E/ESCAP/MCT(3)/WP.1	Проект региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы)	4
E/ESCAP/MCT(3)/WP.2	Проект декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе	5
<i>Информационные документы (только на английском языке)</i>		
E/ESCAP/MCT(3)/INF/1	Information for participants	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/2	Provisional list of participants	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/3	Tentative programme	
E/ESCAP/MCT(3)/INF/4	Activities implemented under the Regional Action Programme for Transport Development in Asia and the Pacific, phase I (2007-2011)	2