



Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Конференция министров по транспорту**Третья сессия**

Москва, 5–9 декабря 2016 года

Пункт 9 повестки дня

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

Доклад о работе сегмента старших должностных лиц**I. Вопросы, требующие решения Конференции или доводимые до ее сведения**

1. Старшие должностные лица отмечают, что установление баланса между тремя основами устойчивого развития имеет исключительное значение для того, чтобы страны выполнили связанные с транспортом задания в рамках Целей в области устойчивого развития.
2. Старшие должностные лица признают значение сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» в деле содействия скоординированному развитию в регионе автомобильных и железнодорожных сетей, а также центральную роль, которую они будут играть в стимулировании развития международных интермодальных транспортных коридоров.
3. Старшие должностные лица признают, что международные интермодальные транспортные коридоры, обеспечивая интеграцию наземно-транспортных средств, аэропортов и портов, могут стать региональной архитектурой, в рамках которой страны могли бы строить свои национальные генеральные планы.
4. Старшие должностные лица далее признают, что процесс развития международных интермодальных транспортных коридоров должен включать в себя развитие «сухих портов» и интермодальной инфраструктуры, а также внедрение новых технологий.

* Документ переиздан по техническим причинам 21 декабря 2016 года и 4 января 2017 года.

5. Старшие должностные лица также признают необходимость введения в действие комплексных интермодальных транспортных систем и вновь подчеркивают важное значение устранения нефизических барьеров на пути развития существующей в регионе сети транспортных сообщений.
6. Старшие должностные лица признают, что большинство развивающихся стран региона несут из-за неудовлетворительной работы логистического сектора большие логистические издержки, что является одним из серьезных препятствий на пути более значительного, дальнейшего экономического роста.
7. Старшие должностные лица выражают свое удовлетворение по поводу того, что секретариат развернул в регионе процесс консультаций с участием государств-членов в целях создания организационного механизма в поддержку развития межрегиональных сообщений между Азией и Европой. По их мнению, такой механизм необходим для обеспечения координации деятельности и повышения слаженности в деле осуществления инициатив и проектов, и обращаются к секретариату с просьбой принять меры в этом отношении.
8. Старшие должностные лица отмечают, что особую озабоченность в странах с особыми потребностями в регионе вызывают транспортная инфраструктура и действующая сеть сообщений, городской и сельский транспорт, а также безопасность дорожного движения.
9. Старшие должностные лица признают особые потребности наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств в области транспорта, и призывают к возобновлению усилий по решению этих задач и присоединению к основным транспортным инфраструктурным сетям региона, включая порты, в целях обеспечения безопасного, надежного и недорогостоящего доступа к мировым рынкам.
10. Старшие должностные лица признают важное значение установления транспортного сообщения сельских районов с более разветвленными транспортными сетями в интересах борьбы с нищетой, получения доступа к здравоохранению и образованию, а также обеспечения экономического роста за счет расширения доступа к рынкам, уделения повышенного внимания решению стоящих перед странами задач в деле расширения сети транспортных сообщений с селами.
11. Старшие должностные лица подчеркивают важное значение устойчивых городских транспортных систем, отмечая при этом, что доступность, надежность, комфорт и безопасность являются неотъемлемой частью любой устойчивой транспортной системы. Старшие должностные лица поддерживают предложение включить устойчивый городской транспорт в качестве одной из тем в проект региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I, (2017–2021 годы) и просит расширять сотрудничество в осуществлении мероприятий, касающихся городского транспорта.
12. Старшие должностные лица вновь подчеркивают, что дорожно-транспортные происшествия представляют собой одну из проблем, вызывающих серьезную озабоченность, с учетом масштабности этой проблемы и связанных с этим негативных последствий для экономики стран и благосостояния населения в целом и прежде всего для уязвимых участников дорожного движения и малоимущих групп населения.

13. Старшие должностные лица рекомендуют участникам этапа заседаний на уровне министров Конференции министров по транспорту принять проект Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая проект Региональной программы действий по устойчивой транспортной связуемости, этап II (2017–2021 годы). Декларация станет основой для решения стоящих перед регионом и связанных с транспортом проблем и расширения сети региональных сообщений с учетом разнообразия потребностей и возможностей в развитии стран, что одновременно послужит целям осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

II. Ход работы совещания

A. 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) (пункт 2 повестки дня)

14. Старшим должностным лицам был представлен документ E/ESCAP/MCT(3)/1. Документ сопровождался информационной запиской (E/ESCAP/MCT(3)/INF/4), в которой были вкратце изложены мероприятия, осуществленные на этапе II (2012–2016 годы) Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

15. С заявлениями выступили представители следующих членов и ассоциированных членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО): Индонезии, Российской Федерации и Турции.

16. Старшие должностные лица отметили, что Декларация 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, принятые на Конференции министров по транспорту, проходившей в Бангкоке в 2012 году, и утвержденные Комиссией в резолюции 68/4 от 23 мая 2012 года, содержит в себе десять тематических направлений деятельности по реализации общей концепции членов и ассоциированных членов относительно устойчивой международной комплексной интермодальной и транспортно-логистической системы.

17. Старшие должностные лица выразили свою признательность секретариату за независимую оценку Региональной программы действий по развитию транспорта, этап II (2012–2016 годы) во исполнение Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2012 год, и приняли к сведению выводы и рекомендации, сформулированные авторами оценки. В частности, они отметили, что Региональная программа действий на этапе II была осуществлена успешно и послужила эффективной основой для стимулирования экономического роста и регионального развития, и считается весьма актуальной для удовлетворения потребностей членов и ассоциированных членов ЭСКАТО в интересах развития устойчивой комплексной международной интермодальной транспортно-логистической системы. Кроме того, старшие должностные лица поддержали вынесенную в ходе оценки рекомендацию относительно уделения повышенного внимания интермодальной интеграции транспортных сетей.

18. Старшие должностные лица с удовлетворением отметили, что секретариат принял во внимание все вынесенные в ходе оценки рекомендации при составлении проекта Региональной программы действий, этап I (2017–2021 годы). В частности, они поддержали упрощенный подход, который был принят секретариатом к разработке Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости, этап I, в части семи ключевых направлений, а именно: а) региональной связуемости транспортной инфраструктуры; б) региональной операционной транспортной связуемости; в) укрепления транспортной связуемости между Азией и Европой; г) транспортной связуемости для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств; д) устойчивого городского транспорта; е) связуемости между сельскими районами и более широкими транспортными сетями; и ж) повышения безопасности дорожного движения.

19. Старшие должностные лица приняли к сведению информацию о национальных инициативах и проектах, осуществленных в соответствии с Региональной программой действий по развитию транспорта, этап II (2012–2016 годы). В их числе можно отметить осуществляемые правительством Индонезии программы/меры по установлению дорожных знаков на маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог, завершении строительства недостающих звеньев в рамках сети Трансазиатских железных дорог, подписании субрегиональных и региональных соглашений о логистике и трансграничных перевозках, внедрении систем автомобильного скоростного общественного транспорта / автобусного скоростного транспортного сообщения в городах, возрождении городского железнодорожного транспорта, развертывании «умных» транспортных систем (УТС) на городском транспорте и реализации пяти основных направлений деятельности по повышению безопасности дорожного движения.

20. Старшие должностные лица с удовлетворением отметили добровольный вклад Российской Федерации в финансирование проектов по развитию сети «сухих портов» международного значения, согласование правил и положений в интересах упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, согласование нормативно-правовой основы для функционирования международного автомобильного транспорта и развития бесперебойно функционирующей сети железнодорожных интермодальных перевозок в целях расширения сети евроазиатских транспортных сообщений для реализации Региональной программы действий по развитию транспорта, этап II (2012–2016 годы).

21. Старшие должностные лица выразили признательность секретариату за его неустанные усилия по осуществлению мероприятий, предусмотренных в Региональной программе действий по развитию транспорта, этап II (2012–2016 годы), и с удовлетворением отметили, что мероприятия по техническому сотрудничеству, финансируемые правительством Китая, Республикой Корея и Российской Федерацией, а также партнерами по развитию, в том числе Азиатским банком развития (АБР), Международным союзом железных дорог, Исламским банком развития, Корейской корпорацией автомагистралей, Корейским институтом морского транспорта и Корейским институтом транспорта внесли немалый вклад в дело осуществления Региональной программы действия по развитию транспорта, этап II (2012–2016 годы).

В. Основные вопросы в области транспорта

(пункт 3 повестки дня)

1. Цели в области устойчивого развития и транспорт

22. Старшим должностным лицам была представлена записка секретариата по Целям в области устойчивого развития и транспорту (E/ESCAP/MCT(3)/2).

23. С заявлениями выступили представители следующих членов и ассоциированных членов: Азербайджана, Камбоджи, Пакистана, Российской Федерации, Шри-Ланки. С заявлениями также выступили представители Азиатского института развития транспорта, Европейской комиссии, Международной организации труда, Всемирной таможенной организации и Всемирной дорожной ассоциации.

24. Старшие должностные лица отметили, что установление баланса между тремя основами устойчивого развития имеет исключительное значение для того, чтобы страны могли выполнить связанные с транспортом задания в рамках Целей в области устойчивого развития и что повышение эффективности организации движения и более качественные работы по содержанию и ремонту инфраструктуры являются неременным условием эффективного функционирования транспортных систем.

25. Старшие должностные лица были проинформированы о различных национальных политических инициативах и проектах, осуществляемых в государствах-членах, которые содействуют достижению Целей в области устойчивого развития (ЦРТ), включая: а) региональные проекты, которые содействуют формированию коридоров восток-запад и север-юг в Азербайджане; б) модернизацию и развитие интегрированных транспортных систем, например, переход к использованию более устойчивых видов транспорта, повышение энергоэффективности в результате использования рельсового городского транспорта тяжелого и легкого типов и скоростного автобусного транспорта, а также улучшение безопасности дорожного движения в Пакистане; в) расширение сети скоростных автомагистралей и ремонт и электрификация железных дорог в Шри-Ланке; г) стратегии улучшения воздействия транспорта на окружающую среду, например, в том, что касается качества топлива, расширения использования природного газа, повышения энергоэффективности, решения проблем воздействия изменения климата на транспортные системы, и подготовка планов модернизации городского транспорта и железных дорог в Российской Федерации; и е) стратегии укрепления интермодальных транспортных связей и взаимосоединяемости, а также улучшение интеграции и повышение эффективности транспортных услуг в Камбодже.

26. Старшие должностные лица были проинформированы о концепции качественной инфраструктуры, включая концепции, касающиеся экономических издержек и затрат полного срока эксплуатации, повышения устойчивости к изменению климата, создания рабочих мест и увязки предпочтительных видов воздействия в социальной сфере с другими стратегиями, которые обеспечивают значительный вклад в достижение Целей в области устойчивого развития.

27. Представитель МОТ заявил о том, что транспортный сектор также может обеспечивать важный вклад в достижение Цели 8 в области устойчивого развития, а также содействовать созданию надлежащих рабочих условий.

28. Представитель Всемирной дорожной ассоциации подчеркнул, что эффективные и надежные услуги автодорожного транспорта имеют важное значение для устойчивого развития. Она поощряет обмен знаниями и практическим опытом на международном уровне по пяти стратегическим темам: а) управление и финансы; б) доступ и мобильность; в) безопасность; г) инфраструктура; и е) изменение климата, окружающая среда и бедствия. Она готова продолжать свое международное и межорганизационное сотрудничество.

29. Представитель Азиатского института развития транспорта рекомендовал оптимальные в социальном отношении виды для процесса планирования перевозок с учетом эмпирических исследований затрат и экономических, социальных и экологических факторов, отметив необходимость принятия эффективных моделей ценообразования и определения сборов. Он подчеркнул важность сравнительной эффективности землепользования различными видами транспорта, прежде всего для стран с большой численностью населения и относительно ограниченными площадями пахотных земель.

30. Представитель Европейской комиссии заявил, что Европейский союз решительно привержен делу обеспечения устойчивости транспорта в соответствии со своей комплексной стратегией в том, что касается его вклада в реализацию Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Были отмечены следующие ключевые факторы устойчивого транспорта: а) инвестиции в устойчивую инфраструктуру; б) содействие борьбе с изменением климата; в) устойчивая мобильность в городах; и г) безопасность дорожного движения. Его глобальное сотрудничество и синергия на основе участия в деятельности соответствующих рамок будут продолжены в целях обеспечения непрерывного процесса пересечения границ.

2. Региональная связуемость транспортной инфраструктуры

31. Старшим должностным лицам была представлена записка секретариата «Региональная связуемость транспортной инфраструктуры» (E/ESCAP/MCT(3)/3).

32. С заявлениями выступили представители следующих членов и ассоциированных членов: Бангладеш, Исламской Республики Иран, Малайзии, Российской Федерации и Турции. С заявлением также выступил представитель Азиатского института развития транспорта (АИРТ).

33. Старшие должностные лица выразили свою признательность секретариату за его работу по формированию сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» и признали их значение для поощрения региональной связуемости, отметив при этом, что сохраняется ряд недостающих участков, узких мест и несовместимых в техническом плане элементов.

34. В этой области старшие должностные лица отметили, что для дальнейшего развития сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог осуществляется ряд инициатив, в том числе в: а) Бангладеш, где правительство запланировало обеспечить к 2021 году четырехполосную конфигурацию всех маршрутов Азиатских автомобильных дорог; б) Малайзии, где недавно правительство обеспечило прокладку второй колеи и электрификацию участка железной дороги между Куала-Лумпуром и Паданг-Бесаром на границе с Таиландом и рассматривает проведение аналогичных работ на участке Джемас – Джохор-Бару; в) Индонезии, где правительство обеспечивает развитие сети Трансазиатских железных дорог на Суматре и создает новые линии в рамках своей железнодорожной сети на Калимантане; и

d) Шри-Ланке, где инвестиции направлялись на цели продления южной линии, начала осуществления программы электрификации 70 километров железнодорожной сети и восстановления сети железных дорог в северной части страны, включая железнодорожную ветку, обеспечивающую морские связи с Индией.

35. Старшие должностные лица признали, что международные интермодальные транспортные коридоры, интегрирующие различные виды наземного транспорта с аэропортами и морскими портами, могли бы обеспечить такую региональную систему, в рамках которой страны могли бы разработать свои национальные генеральные планы и обеспечить большую степень координации деятельности по развитию трансграничной инфраструктуры. В этой связи они отметили, что проекты, подготовленные с учетом международной перспективы, такие, как инициатива «Один пояс, одна дорога» правительства Китая или проекты в рамках международных коридоров восток-запад и север-юг в Азербайджане, являются полезными примерами и руководством к действию.

36. Старшие должностные лица приняли к сведению недавнее подписание Меморандума о взаимопонимании между правительствами Китая и Турции в целях координации инициативы среднего коридора в Турции с осуществлением проектов формирования «Экономического пояса Великого Шелкового Пути» и «Морского Великого шелкового пути двадцать первого столетия» в Китае.

37. Старшие должностные лица также были проинформированы о ряде проектов – недавно завершенных или текущих – по налаживанию межстрановых связей в регионе. В частности, они отметили: а) осуществление правительством Бангладеш проектов, предназначенных для обеспечения доступа к портам Монгла и Читтагонг в интересах не имеющих выхода к морю стран и районов, таких, как Бутан, Непал и северо-восточный район Индии, и строительство дорог в Мьянму в целях развития будущих транзитных перевозок между Бангладеш, Индией, Китаем, Мьянмой и Таиландом; б) недавнее завершение строительства правительством Исламской Республикой Иран участка железной дороги до границы с Афганистаном и начало укладки верхнего строения железнодорожного пути на территории Афганистана в качестве первого этапа будущей линии в Китай через Таджикистан и Кыргызстан, а также завершение участка железной дороги Казвин-Решт в рамках проекта подключения железнодорожной сети страны к железнодорожной системе Азербайджана, в соответствии с которым были построены недостающий восьмикилометровый участок до границы и мост; в) сотрудничество между правительствами Афганистана, Таджикистана и Туркменистана по вопросам создания международных железнодорожных коридоров; г) повышение правительством Пакистана уровня класса автомагистралей в направлении пограничных пунктов с Афганистаном в Торкаме и Чамане и с Китаем в Хунджерабе, а также проведение технико-экономического исследования в отношении автотрассы между Пешаваром и Кабулом; д) деятельность Малайзии, где правительство уделяет большое внимание подключению автомобильных и железных дорог к портам и оптимизации связи на этапе «последней мили», а также сотрудничеству с правительством Сингапура по вопросам создания высокоскоростной линии между Куала-Лумпуром и Сингапуром; е) деятельность Российской Федерации, где недавно правительство завершило строительство Свяжского логистического центра в Татарстане на пересечении двух важных коридоров восток-запад и север-юг.

38. Старшие должностные лица признали, что развитие международных интермодальных транспортных коридоров должно предусматривать

формирование «сухих портов» и интермодальных объектов. В этой связи они отметили, что мероприятия секретариата по осуществлению Межправительственного соглашения о «сухих портах» служит полезным руководством для государств в связи с планированием и развитием «сухих портов», а также в связи с управлением ими. Они приветствовали информацию о том, что правительство Исламской Республики Иран ратифицировало указанное выше Соглашение и в скором времени официально сообщит о ратификации Управление по правовым вопросам в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.

39. Старшие должностные лица выразили признательность за предложение Азиатского института развития транспорта о проведении исследований и организации семинаров и практикумов по согласованию технологических платформ и операционных систем. Они отметили факт создания Азиатской железнодорожной ассоциации в целях поощрения оперативной совместимости железных дорог в местах пересечения границ и содействия укреплению потенциала и проведению научных исследований в Южной и Юго-Западной Азии.

3. Региональная операционная транспортная связуемость

40. Старшим должностным лицам была представлена записка секретариата «Региональная операционная транспортная связуемость» (E/ESCAP/MCT(3)/4).

41. С заявлениями выступили представители следующих членов и ассоциированных членов: Исламской Республики Иран, Пакистана и Российской Федерации. С заявлениями также выступили представители Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам и Азиатского института развития транспорта.

42. Старшие должностные лица признали необходимость введения в эксплуатацию интегрированных интермодальных транспортных систем и подтвердили важность ликвидации нефизических барьеров для обеспечения региональной операционной транспортной связуемости в регионе. Такие барьеры включают отсутствие согласования технических и операционных стандартов, наличие трудных процедур и незавершенные законодательные рамки, приводящие к увеличению транспортно-логистических издержек.

43. Старшие должностные лица признали, что планирование и развитие эффективных транзитных транспортных коридоров, включая механизмы упрощения процедур, могли бы позволить решить некоторые задачи, касающиеся процесса введения в эксплуатацию инфраструктуры, соединяющей страны региона и государства, располагающиеся за его пределами.

44. Старшие должностные лица заявили о решительной поддержке процесса выявления и развития международных интермодальных коридоров в качестве одного из способов дальнейшего укрепления региональной связуемости и призвали использовать более совершенный метод для управления ими.

45. Старшие должностные лица признали, что необходимо прилагать больше усилий для решения сохраняющихся основных проблем, служащих помехой для беспрепятственного перемещения товаров, транспортных средств и их экипажей по региону. В государствах-членах были реализованы следующие меры и инициативы: а) введение в действие соглашений об упрощении транспортных перевозок и согласование национальных транспортных планов с обозначенными маршрутами региональных транспортных коридоров в Бангладеш, Камбодже, Пакистане и Турции; б) подписание Соглашения об автотранспортных

средствах между Бангладеш, Бутаном, Индией и Непалом и разработка экономического коридора Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма; с) окончательная доработка и введение в действие двусторонних и многосторонних соглашений об упрощении транспортных перевозок и гармонизация правил и положений в Камбодже и Пакистане; d) рассмотрение правительством Пакистана возможности присоединения к межправительственному соглашению о международных автомобильных перевозках вдоль маршрутов Сети Азиатских автомобильных дорог и присоединения к международным конвенциям об упрощении транспортных перевозок; e) введение в эксплуатацию контейнерных маршрутных поездов по различным железнодорожным транспортным коридорам в Исламской Республике Иран; f) реализация правительством Российской Федерации ряда мер по развитию мультимодальных терминалов/логистических центров на ключевых маршрутах международных транспортных коридоров параллельно с формированием базовой сети регулярных маршрутов контейнерных перевозок, охватывающей все узловые пункты железнодорожной системы, и организацией трансконтинентальных контейнерных перевозок; g) гармонизация правовых документов, дальнейшее развитие нормативно-правовых основ и повышение конкурентоспособности железнодорожных сетей в рамках Евразийского экономического союза; h) осуществление правительством Японии мероприятий по повышению региональной операционной связуемости, запланированных в региональных рамочных основах сотрудничества, таких как Партнерство в сфере транспорта между Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии и Японией и Конференция Китая-Японии-Кореи на уровне министров транспорта и логистики.

46. Старшие должностные лица признали, что большинство развивающихся стран региона несут высокие логистические издержки из-за низкой эффективности сектора логистики, что служит серьезным препятствием на пути обеспечения более серьезного и стабильного экономического роста. Они подчеркнули ключевую роль систем логистической информации в деле снижения транспортно-логистических издержек в регионе, с тем чтобы повысить конкурентоспособность стран и реализовать их торговый потенциал.

47. Представитель Всемирной таможенной организации сообщил о предстоящем в июле 2017 года выпуске Руководящих принципов транзитных перевозок, которые помогут правительствам в их усилиях по созданию эффективных транзитных режимов и послужат одним из средств поддержки реализации Соглашения Всемирной торговой организации (ВТО) по упрощению торговых процедур, пересмотренной Киотской конвенции, Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов и разработанной Комиссией региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы).

48. Представитель Организации по международным железнодорожным перевозкам представил организацию как форум по обсуждению вопросов гармонизации правил международных железнодорожных перевозок и нейтральных и сбалансированных решений, учитывающих различия в уровнях развития и в правовой культуре ее членов. Ее Конвенция о международных железнодорожных перевозках рассматривает различные аспекты международного железнодорожного сообщения, применимые конкретно к организации железнодорожных перевозок в разных странах. Организация выразила желание сотрудничать с другими международными организациями, занимающимися вопросами перевозок и правовых режимов, применимых конкретно к железным дорогам.

49. Представитель Азиатского института развития транспорта сообщил об осуществляемых данным учреждением учебных программах по вопросам, связанным с операционной связуемостью, для специалистов в сфере транспорта из Южной и Юго-Восточной Азии. Азиатский институт также представил информацию о своей деятельности в области гармонизации нормативных режимов, конвенций о наземном транспорте и по вопросам, связанным с упрощением процедур трансграничных торговли и перевозок.

4. Укрепление транспортной связуемости между Азией и Европой

50. Старшим должностным лицам была представлена записка секретариата «Укрепление транспортной связуемости между Азией и Европой» (E/ESCAP/MCT(3)/5).

51. С заявлениями выступили представители следующих членов и ассоциированных членов: Китай и Российская Федерация. Также с заявлением выступил представитель Европейской комиссии.

52. Старшие должностные лица отметили, что ряд государств-членов активно работает над развитием бесперебойной транспортной связуемости между Азией и Европой, и выразили секретариату свою признательность за инициирование процесса региональных консультаций с государствами-членами в целях создания институционального механизма поддержки межрегиональной связуемости между Азией и Европой, как предусмотрено резолюцией 71/8 Комиссии.

53. Старшие должностные лица согласились, что такой механизм необходим для обеспечения координации и повышения степени согласованности между инициативами и проектами. Они отметили готовность государств-членов к сотрудничеству с секретариатом по соответствующим вопросам и приветствовали создание специального механизма. В этой связи старшие должностные лица обратились к секретариату с просьбой о продолжении его работы по определению структуры и порядка функционирования этого механизма, в том числе вопросов мандата, членства, рабочего языка и координации с иными текущими проектами.

54. Старшие должностные лица были проинформированы о ряде инициатив в сфере транспорта, направленных на упрощение процедур торговли между Азией и Европой. В частности, они отметили а) осуществленное в феврале 2016 года сотрудничество между правительствами Китая и Исламской Республики Иран в деле организации экспериментального запуска контейнерного маршрутного поезда, следующего из Иу (Китай) в Тегеран; б) усилия правительства Исламской Республики Иран по обеспечению комбинированных перевозок автомобильным, железнодорожным и морским транспортом из Мумбая (Индия) в Москву и другие пункты в Европе, а также ведущееся строительство железнодорожного участка Рашт – Астара, который позволит связать посредством железнодорожного мультимодального транспортного сообщения Бендер-Аббас (Исламская Республика Иран) с Москвой и с черноморскими портами Потти и Батуми (Грузия) для обеспечения последующего морского сообщения с Болгарией и Румынией; в) реализацию правительством Российской Федерации приоритетных проектов по развитию Байкало-Амурской и Транссибирской магистрали в качестве двух интермодальных мостов между Азией и Европой посредством расширения мощностей и совершенствования инфраструктуры в Дальневосточном регионе страны, включая пункты стыковки железнодорожного транспорта/портов, и поддержку правительства Российской Федерации делу строительства объектов в рамках обеспечения сообщения между Азией и Европой, таких как автотранспортный коридор «Западная

Европа – Западный Китай», связывающий порт Ляньюньган (Китай) с Санкт-Петербургом (Российская Федерация); и d) реализацию правительством Турции ряда масштабных инфраструктурных проектов, направленных на обеспечение бесперебойного сообщения между пунктами отправления в Китае и Лондоне.

55. Старшие должностные лица также признали уже давно проявляемый Европейской комиссией интерес к развитию сообщения между Азией и Европой, который подтверждается работой в рамках проекта по транспортному коридору «Европа – Кавказ – Азия», и подтвердили, что расширение Трансевропейской сети на восток означает налаживание моста со странами Центральной Азии и далее – с Юго-Восточной Азией.

56. В этой связи они отметили поддержку, оказываемую Европейской комиссией обеспечению связуемости между Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии и Европой, которая нашла отражение в Бангкокской декларации об укреплении глобального партнерства между АСЕАН и ЕС в интересах достижения общих стратегических целей, принятой в октябре 2016 года.

5. Транспортная связуемость для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств

57. Старшим должностным лицам была представлена записка секретариата «Транспортная связуемость для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств» (E/ESCAP/MCT(3)/6).

58. С заявлениями выступили представители следующих членов и ассоциированных членов: Бангладеш, Бутан, Вьетнам, Кирибати, Непал, Пакистан, Самоа, Таджикистан. Также заявления сделали представители Канцелярии Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, а также представители Японского фонда исследований глобальной инфраструктуры.

59. Старшие должностные лица признали, что наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства по-прежнему сталкиваются с многими проблемами, связанными с транспортом, включая недостаточные объемы инвестиций в транспортную инфраструктуру и услуги, сложности, связанные с географическим положением, отсутствие экономичного и эффективного доступа к морю, а в случае отдаленных малых островных развивающихся государств – обременительную стоимость морских и авиационных перевозок.

60. Старшие должностные лица признали, что для малых островных развивающихся государств морское сообщение имеет жизненно важное значение, и вновь подтвердили крайне высокую значимость морского сообщения как одного из факторов, стимулирующих торговлю и экономическое развитие и одного из основных проводников межрегиональной и внутрирегиональной торговли.

61. Старшие должностные лица подчеркнули, что в странах с особыми потребностями, расположенных в регионе, вопросами, вызывающими основную обеспокоенность, являются транспортная инфраструктура и операционная связуемость, развитие транспорта в городских и сельских районах и дорожная

безопасность. Транспортная инфраструктура и услуги страдают от проблем, связанных с высокими издержками и низкой эффективностью, а также от недостаточности институциональных знаний и опыта для разработки и реализации политики и программ. Для развития устойчивой региональной транспортной связуемости необходимы инновационные и всеохватные политика и рамочные основы, пригодные для стран с особыми потребностями. Был реализован ряд мер и инициатив в этом направлении: а) модернизация правительством Пакистана автомобильных дорог, обеспечивающих связь с границами Афганистана и Китая, что дает возможность развивать транзитные перевозки, в частности, для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в Центральной и Южной Азии; б) улучшение автодорожного и железнодорожного сообщения Таджикистана с Афганистаном, Исламской Республикой Иран, Китаем, Кыргызстаном, Пакистаном и Туркменистаном; в) подписание Соглашения об автотранспортных средствах между Бангладеш, Бутаном, Индией и Непалом с целью создания комплексных интермодальных транспортных систем для облегчения не имеющим выхода к морю Бутану и Непалу доступа к морю; г) предложенный проект железнодорожного сообщения между Вьентьяном и морским портом Вунганг (Вьетнам) и скоростная автомагистраль Вьентьян-Ханой для обеспечения бесперебойного транспортного сообщения между не имеющей выхода к морю Лаосской Народно-Демократической Республикой и Вьетнамом.

62. Старшие должностные лица признали особые проблемы, стоящие перед малыми островными развивающимися государствами, которые располагают ограниченными ресурсами и экономика которых в значительной степени зависит от воздушного и морского транспортного сообщения. Представители Кирибати Самоа обратились с просьбой о постоянной помощи и поддержке со стороны ЭСКАТО в деле реализации следующей региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости, этап I (2017–2021 годы), для осуществления целей в области устойчивого развития, в том числе на основе субрегионального подхода, предусматривающего выделение в единую группу всех малых островных развивающихся государств в регионе, охватываемом ЭСКАТО.

63. Представитель Бутана привлек внимание к необходимости урегулировать проблемы, связанные с возможными проявлениями дисбаланса при заключении и реализации соглашений по вопросам транспорта и транзита.

64. Старшие должностные лица признали особые потребности наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств в области транспорта и призвали активизировать усилия по решению этих проблем и созданию для таких стран соединений с основными транспортными инфраструктурными сетями региона, включая порты для обеспечения безопасного, надежного и недорогого доступа к мировому рынку. В этой связи, старшие должностные лица отметили ряд направлений первоочередной важности: а) оказание содействия в развитии транспортных и интегрированных интермодальных транспортных и логистических систем для наименее развитых стран и не имеющих выхода к морю развивающихся стран; б) совершенствование городского и сельского транспорта и повышение безопасности дорожного движения в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах и в) развитие систем морского транспорта для малых островных развивающихся государств, включая системы межостровных морских перевозок.

65. Представитель Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и

малым островным развивающимся государствам отметил проблемы, с которыми сталкиваются страны с особыми потребностями, такие как ограниченные возможности торговой интеграции, недостаточно развитая транспортная инфраструктура и высокие транспортные издержки. Создание интегрированных, эффективных и устойчивых транзитных транспортных систем с использованием как социальной, так и физической инфраструктуры играет исключительно важную роль в процессе развития возможностей транспортного сообщения для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств. Старшие должностные лица приняли к сведению обращенный к странам призыв ратифицировать Соглашение ВТО об упрощении торговых процедур и развивать мультимодальные транзитные коридоры, а также обращенный к партнерам по развитию призыв уделять первостепенное внимание оказанию согласованной поддержки развитию транспорта в наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах.

6. Связуемость между сельскими районами и более широкими транспортными сетями

66. Старшим должностным лицам была представлена записка секретариата о связуемости между сельскими районами и более широкими транспортными сетями (E/ESCAP/MCT(3)/7).

67. С заявлениями выступили представители следующих членов и ассоциированных членов: Бангладеш, Индонезия и Малайзия. Кроме того, с заявлением выступил представитель Азиатского института развития транспорта.

68. Старшие должностные лица признали важность развития связуемости между сельскими районами и более широкими транспортными сетями для сокращения масштабов нищеты, обеспечения доступа к образовательным учреждениям и учреждениям системы здравоохранения, а также стимулирования экономического роста за счет расширения доступа к рынкам и указали на важность проблем, с которыми они сталкиваются в процессе развития сельских транспортных сетей. Кроме того, было отмечено, что существует острая необходимость принятия положительных решений по вопросам финансирования развития систем транспортного сообщения для сельских районов для того, чтобы решить проблему обеспечения транспортных связей с изолированными сельскими общинами.

69. Старшие должностные лица указали на проблемы, с которыми сталкиваются наименее развитые страны в том, что касается развития систем транспортного сообщения в сельских районах, в том числе проблемы, связанные с нехваткой земель, низким качеством построенных дорог, перегрузкой автомобилей и безопасностью пользователей дорог.

70. Старшие должностные лица указали на конкретные планы или программы, которые были разработаны в целях развития систем транспортного сообщения в сельских районах, отметив важную роль, которую играют сельские транспортные сети в сокращении масштабов нищеты: а) в своем новом плане развития правительство Малайзии подчеркнуло важность обеспечения возможности для обслуживания сельских поселений; в этих целях будет построено 3 000 километров новых дорог, соединяющих сельские районы с деревнями и городами, а также будет развиваться система авиасообщения для сельских районов; б) предоставление поддержки в плане эксплуатационных расходов транспортным компаниям, которые обслуживают сельские районы в

Индонезии; и с) строительство 28 697 километров сельских дорог в Бангладеш в течение ее шестого пятилетнего плана (2011–2015 годы).

71. Представитель Азиатского института развития транспорта предложил принять новый подход к решению транспортных вопросов, который будет основываться на идее о том, что доступ к системам транспортного сообщения должен рассматриваться в качестве права, что будет способствовать достижению Целей в области устойчивого развития. Традиционный анализ эффективности затрат в рамках сельских проектов недостаточен для оценки преимуществ развития систем транспортного сообщения в сельских районах, в результате чего замедляется развитие сельской инфраструктуры.

7. Устойчивый городской транспорт

72. Старшим должностным лицам была представлена записка секретариата об устойчивом городском транспорте (E/ESCAP/MCT(3)/8).

73. С заявлениями выступили представители следующих членов и ассоциированных членов: Бангладеш, Малайзия, Непал, Пакистан, Российская Федерация, Таиланд, Шри-Ланка и Япония. Кроме того, с заявлениями выступили представители следующих организаций: Европейской комиссии, Международной организации труда, Всемирной дорожной организации, Международного союза общественного транспорта и Партнерства за рациональный, низкоуглеродный транспорт.

74. Старшие должностные лица отметили важность устойчивых городских транспортных систем и указали на то, что доступность, надежность, комфорт и безопасность являются их основными характеристиками. Старшие должностные лица выразили поддержку идеи включения темы устойчивого городского транспорта в региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости, этап I (2017-2021 годы) и обратились с просьбой развивать сотрудничество в области реализации деятельности, направленной на совершенствование городского транспорта.

75. Старшие должностные лица отметили важность наличия качественных систем транспортного сообщения на «первой» и «последней миле» систем городского транспорта и были проинформированы о ряде инициатив, направленных на повышение качества систем транспортного сообщения на «первой» и «последней миле», таких как интермодальная интеграция, стимулирование использования немоторизованных транспортных средств, совместное использование автомобилей, системы перехватывающих парковок и строительство дорог местного значения, пешеходных и велосипедных дорожек и мультимодальных транспортных узлов.

76. Старшие должностные лица были проинформированы об усилиях, предпринимаемых государствами-членами в области разработки национальных стратегий повышения качества систем общественного транспорта.

77. Старшие должностные лица были проинформированы о различных стратегических инициативах и проектах, которые реализуются для повышения качества систем городского транспорта в городах, включая: а) планирование и реализация проектов скоростного автобусного сообщения в Дакке, Большом Куала-Лумпуре и долине Кланг в Малайзии; а также в нескольких городах Индонезии; б) проекты скоростного автобусного сообщения в Лахоре, Исламабаде, Равалпинде и Мунтане в Пакистане функционируют в полном объеме; с) стимулирование повышения качества городских транспортных систем за счет реализации концепции качественной инфраструктуры

правительством Японии; d) планирование и реализация проектов массового общественного транспорта в Большом Куала-Лумпуре и долине Кланг в Малайзии, в Бангкоке, в Дакке, в Лахоре и Карачи, Пакистан; в шестнадцати городах Индии и в Катманду; e) строительство мультимодальных транспортных центров/узлов и систем легкорельсового транспорта в Коломбо и в долине Кланг в Малайзии; f) строительство парковок в терминалах в Малайзии; g) расширение систем массовых транзитных перевозок и выделение отдельных полос движения для автобусов и трамваев в Москве; и h) развертывание интеллектуальных транспортных систем в рамках городских транспортных сетей в Индонезии.

78. Делегация Российской Федерации предложила организовать совместный региональный семинар с ЭСКАТО по теме устойчивого городского транспорта в 2017 году в Российской Федерации.

79. Представитель МОТ отметил, что в 2016 году проводились исследования по социальному диалогу и автоматизации систем управления движением в метро и, что эта работа продолжится в 2017 году в целях поиска зарекомендовавших себя методов организации консультаций с работниками и налаживания социального диалога при одновременной автоматизации систем управления движения в метро.

80. Представитель Европейской комиссии отметил, что основные стратегические цели Европейского союза состоят в том, чтобы вдвое сократить использование автомобилей, работающих на традиционном топливе, в городских районах и добиться создания логистических систем, предусматривающих полное прекращение выбросов углекислого газа в атмосферу в основных городских центрах к 2030 году. Основные стратегические направления деятельности включают: принятие планов развития устойчивой городской мобильности, стимулирование создания интеллектуальных транспортных систем и разработка рекомендаций, касающихся совершенствования городских грузовых потоков. В число прочих инициатив входят мероприятия, направленные на повышение уровня информированности, аналитические исследования и финансирование проектов в областях, относящихся к региональной политике и политике сближения и инфраструктуре.

81. Представитель Партнерства за рациональный, низкоуглеродный транспорт отметил существенные возможности обеспечения более тесной увязки проводимой работы с международными инициативами, такими как Новая повестка дня в области развития городов, Цели в области устойчивого развития и Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата. Было указано на необходимость проведения быстрого преобразования систем городского транспорта с тем, чтобы решить многочисленные проблемы перегруженности городских транспортных систем и выбросов парниковых газов, что в свою очередь будет способствовать устойчивому городскому развитию. Представитель указал на возможности совместной работы по глобальной дорожной карте, созданию потенциала, Докладу о состоянии безопасности дорожного движения в мире, коэффициенту устойчивого городского транспорта ЭСКАТО и региональному совещанию по транспорту и изменению климата.

82. Представитель Международного союза общественного транспорта указал на необходимость создания органов управления городским транспортом, которым будут подчинены все виды транспорта в рамках заданного городского района с постоянным движением транспортных средств, а также использования

интеллектуальных транспортных систем в качестве стратегического инструмента повышения качества работы транспортных систем. Союз выразил свою готовность сотрудничать с другими сторонами в разработке программ обучения в области общественного транспорта и обмениваться информацией о мобильности, содержащейся в базах данных городов, и коэффициенте инновации городской мобильности.

83. Представитель Всемирной дорожной ассоциации указал на то, что устойчивый мультимодальный городской транспорт является одним из приоритетных направлений деятельности и «доступ и мобильность» рассматриваются в качестве стратегически важной темы. Эффективные дорожные сети и управление движением особенно важны для достижения устойчивой городской мобильности. Технические комитеты по «эксплуатации дорожных сетей / интеллектуальным транспортным системам» и по «устойчивой мультимодальности в городских районах» собираются на регулярной основе и вносят вклад в обмен знаниями на международном уровне, что благотворно сказывается на работе всех соответствующих ответственных за исполнение и управление сторон.

8. Повышение безопасности дорожного движения

84. Старшим должностным лицам была представлена записка секретариата о повышении безопасности дорожного движения (E/ESCAP/MCT(3)/9).

85. С заявлениями выступили представители следующих членов и ассоциированных членов: Армения, Бангладеш, Вьетнам, Индия, Исламская Республика Иран, Камбоджа, Киргизстан, Республика Корея, Российская Федерация, Таджикистан, Таиланд и Шри-Ланка. Кроме того, с заявлениями выступили представители следующих организаций: Европейской комиссии, МОТ, Института просвещения по вопросам дорожного движения и Всемирной дорожной ассоциации.

86. Старшие должностные лица подтвердили, что дорожно-транспортные происшествия представляют собой вопрос, который вызывает особую обеспокоенность, принимая во внимания масштабы этой проблемы и связанные с ней негативные последствия для экономики и общего благополучия людей, в особенности уязвимых пользователей дорог и групп населения с низким уровнем дохода.

87. Старшие должностные лица отметили взятые на себя обязательства и особое внимание, уделенное членами и ассоциированными членами вопросам повышения безопасности дорожного движения.

88. Старшие должностные лица отметили необходимость сотрудничества и обмена информацией, знаниями и передовыми методами в области безопасности дорожного движения между странами-членами.

89. Старшие должностные лица с удовлетворением отметили прогресс, который был достигнут в области сокращения количества жертв дорожно-транспортных происшествий в Армении, Бангладеш, Вьетнаме, Камбодже, Республике Корея и Российской Федерации. Однако они отметили, что достигнутый прогресс недостаточен для достижения задачи 3.6 Цели в области устойчивого развития и необходимо активизировать усилия в этом направлении.

90. Старшие должностные лица были проинформированы о следующем прогрессе, достигнутом в области управления безопасностью дорожного движения: а) функционирование назначенного ведущего учреждения по

вопросам безопасности дорожного движения в Армении, Бангладеш и Камбодже; б) утверждение национальных целевых показателей в области безопасности дорожного движения в Армении и Таиланде; с) разработка и внедрение национальных политики, стратегий и планов действий по обеспечению безопасности дорожного движения в Армении, Бангладеш, Исламской Республике Иран, Камбодже и Таиланде; d) внедрение стратегии развития транспорта с упором на повышение безопасности дорожного движения в Таджикистане.

91. Старшие должностные лица были проинформированы о различных инициативах и проектах в области инфраструктуры, осуществляемых для повышения безопасности дорожного движения, включая: а) проверку безопасности дорог в Армении и Вьетнаме; б) установку технических средств обеспечения безопасности дорожного движения, таких, как дорожные ограждения, искусственные неровности и дорожная разметка в Армении; с) строительство инфраструктуры для безопасного пересечения дорог, такой как эстакады в Таиланде; d) установку и модернизацию дорожных знаков и дорожной разметки в Армении, Исламской Республике Иран и Таиланде; е) решение проблемы опасных участков или «черных пятен» в Бангладеш и Исламской Республике Иран; и f) установку камер видеонаблюдения в Таджикистане и Шри-Ланке.

92. Старшие должностные лица приняли к сведению действия, предпринятые в целях обеспечения строгого соблюдения правил и более внимательного контроля в отношении нарушений, связанных с ключевыми факторами риска – превышение скорости, вождение автотранспортного средства в нетрезвом состоянии и неиспользование шлемов и ремней безопасности – в Армении, Камбодже и Таиланде. Кроме того, обзор и пересмотр законодательства, касающегося безопасности дорожного движения, запланированы в Бангладеш, Вьетнаме, Индии, Камбодже, Российской Федерации и Шри-Ланке в целях укрепления законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения.

93. Старшие должностные лица с удовлетворением отметили осуществление программ повышения информированности, программ работы с социальными сетями и образовательных программ по вопросам безопасности дорожного движения, включая программу для детей в Армении, Камбодже, Российской Федерации и Шри-Ланке. Они также отметили проведение семинаров и учебных курсов по вопросам безопасности дорожного движения в Бангладеш, Кыргызстане и Шри-Ланке.

94. Старшие должностные лица также были проинформированы о других достижениях, включая: а) усилия по стимулированию перехода на другие виды транспорта – от автомобильного транспорта к железнодорожному и внутреннему водному транспорту – в целях снижения нагрузки на автомобильный транспорт и, таким образом, уменьшения количества дорожно-транспортных происшествий в Таиланде и Вьетнаме; б) обязательное использование антиблокировочных тормозных систем во всех автотранспортных средствах в Индии; с) повышение эффективности травматологической службы в Бангладеш и Индии; d) повышение эффективности сбора данных по вопросам безопасности дорожного движения в Армении; е) учреждение института исследований дорожно-транспортных происшествий в Бангладеш.

95. Старшие должностные лица приняли к сведению публикацию доклада о результатах изучения возможностей создания межправительственной международной автодорожной организации по образцу Международной

морской организации и Международной организации гражданской авиации, которая бы внесла значительный вклад в дело повышения безопасности дорожного движения. Они также отметили просьбу к секретариату организовать региональное совещание в целях рассмотрения выводов и рекомендаций, содержащихся в этом докладе.

96. Старшие должностные лица с признательностью отметили предложение Российской Федерации провести обмен опытом и техническими знаниями относительно применения аварийно-спасательной службы для оказания помощи на дороге на основании Глобальной навигационной спутниковой системы для своевременной организации поисково-спасательных работ в случае дорожно-транспортных происшествий.

97. Старшие должностные лица приветствовали предложение представителя Российской Федерации провести совместно с ЭСКАТО семинар по вопросам безопасности дорожного движения в 2017 году в Российской Федерации.

98. Представитель МОТ сообщил о том, что на Трехстороннем секторальном совещании по безопасности и охране здоровья в дорожно-транспортном секторе, проведенном в Женеве, Швейцария, 12-16 октября 2015 года, была принята резолюция о транспортных сетевых компаниях – «Транспорт завтрашнего дня» для сектора таксомоторных услуг и резолюция, касающаяся передовых методов обеспечения безопасности дорожного движения для сектора грузовых автоперевозок. Работа, которую ведет МОТ в настоящее время, а именно разработка стратегического и руководящего документа для сектора таксомоторных услуг и руководство для сектора грузовых автоперевозок, обеспечит полезные инструменты для борьбы с дорожно-транспортными авариями с участием автотранспортных средств для коммерческих перевозок.

99. Представитель Европейской комиссии проинформировал старших должностных лиц о том, что вопросы обеспечения безопасности дорожного движения являются составной частью ее работы по достижению Целей в области устойчивого развития. С 2000 года количество людей, гибнущих каждый год на дорогах Европейского союза, сократилось наполовину, однако каждый день все еще гибнут 70 человек. Стратегической целью является сократить это количество смертей наполовину к 2020 году и приблизиться к нулевому уровню смертных случаев и случаев получения серьезных телесных повреждений к 2050 году с опорой на образовательный, инженерный и правоприменительный компоненты и с уделением основного внимания скоростному режиму, применению ремней безопасности, управлению безопасностью инфраструктуры и принятию масштабных целевых показателей с последующим транспарентным мониторингом. Была выражена заинтересованность в повышении безопасности дорожного движения во всем мире, обмене информацией и установлении партнерских отношений.

100. Представитель Всемирной дорожной ассоциации заявил, что дорожно-транспортные происшествия, приводящие к гибели людей или получению серьезных телесных повреждений, приводят к потере возможностей. Обеспечение безопасности было определено как стратегическое направление деятельности по повышению безопасности и эффективности дорожного движения. В рамках своей приверженности Десятилетию действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы, Ассоциация призывает обеспечивать обмен передовыми методами повышения безопасности дорожного движения.

101. Представитель Института просвещения по вопросам дорожного движения заявил, что на долю 11 стран в Южной и Юго-Восточной Азии приходится

30,4 процента мировых несчастных случаев со смертельным исходом, причем жертвами 34 процентов из них являются водители и пассажиры двухколесных моторных транспортных средств. Институт начал осуществление важной инициативы по разработке кодексов норм поведения, стандартных оперативных процедур и проектов правовых документов для безопасного вождения двухколесных моторных транспортных средств для отражения их в соответствующей стратегии; эта инициатива охватывает также изучение вопросов поведения водителей и выдачи им водительских прав; инфраструктурные соображения; использование шлемов и иных средств защиты; вопросы безопасности автотранспортных средств; снижение количества случаев получения повреждений и случаев смерти; планирование транспорта; управление данными; и устойчивость. Он предлагает предоставить результаты этой работы другим странам в целях содействия усовершенствованию национальных стратегий и действий, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

С. Проект региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы)
(пункт 4 повестки дня)

102. На рассмотрение старших должностных лиц находился проект региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы) (E/ESCAP/MCT(3)/WP.1).

103. Старшие должностные лица рассмотрели поправки, предложенные представителями следующих государств-членов: Бангладеш; Вьетнама; Исламской Республики Иран; Российской Федерации; и Тимора-Лешти. Старшие должностные лица рассмотрели и согласовали проект региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), с внесенными в него поправками и постановили передать его на рассмотрение и утверждение министерскому сегменту.

104. Старшие должностные лица поддержали создание межрегионального координационного комитета по транспорту между Азией и Европой и выступили с просьбой о том, чтобы этот комитет базировался в ЭСКАТО, с тем чтобы отразить повышенную потребность членов и ассоциированных членов ЭСКАТО в межрегиональной связуемости.

D. Проект декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе
(пункт 5 повестки дня)

105. На рассмотрении старших должностных лиц находился проект декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе (E/ESCAP/MCT(3)/WP.2).

106. Старшие должностные лица рассмотрели поправки, предложенные представителями следующих государств-членов: Армении; Бутана; Исламской Республики Иран; Китая; и Российской Федерации. После обсуждения старшие должностные лица рекомендовали передать проект декларации министров для рассмотрения и утверждения министрами.

107. Старшие должностные лица рассмотрели и согласовали проект декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе с внесенными в него поправками и постановили передать его на рассмотрение и утверждение министерскому сегменту.

108. Признавая важную роль безопасности дорожного движения, старшие должностные лица постановили согласовать целевые показатели сокращения количества смертных случаев для всех категорий участников дорожного движения в региональных целях и показателях, касающихся безопасности дорожного движения, с задачами Целей в области устойчивого развития.

Е. Прочие вопросы
(пункт 6 повестки дня)

109. Старшие должностные лица приняли к сведению инициативы в области транспортной связуемости с участием Бангладеш, такие как сеть Азиатских автомобильных дорог, инициатива в области дорожной связуемости Субрегионального экономического сотрудничества Южной Азии, дорожный коридор Инициативы Бенгальского залива по многостороннему техническому и экономическому сотрудничеству, коридоры Форума Бангладеш, Индии, Китая и Мьянмы по региональному экономическому сотрудничеству и дорожные коридоры Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК). В этом отношении Бангладеш подписал Соглашение по моторизованным транспортным средствам Бангладеш, Бутана, Индии и Непала.

110. С заявлениями, посвященными их деятельности в транспортной сфере, выступили следующие представители межправительственных и неправительственных организаций:

а) представитель Партнерства за рациональный, низкоуглеродный транспорт подчеркнул важную роль интеграции устойчивого транспорта в глобальные стратегии, касающиеся устойчивого развития и изменения климата;

б) представитель Всемирной дорожной ассоциации рассказал о работе своей организации и проинформировал старших должностных лиц о двух приближающихся мероприятиях, которые будут ею организованы, а именно: пятнадцатом Всемирном конгрессе по зимним дорогам, который планируется организовать в Гданьске, Польша, в феврале 2018 года, и двадцать шестом Всемирном дорожном конгрессе, который планируется провести в Абу-Даби в октябре 2019 года;

в) представитель Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам рассказал о работе своей Организации в области укрепления связуемости между Азией и Европой и кратко проинформировал старших должностных лиц о ее конвенции, касающейся международных железнодорожных перевозок;

г) представитель Всемирной таможенной организации представил подготовленное организацией в 2014 году «Руководство по вопросам транзита» и проинформировал старших должностных лиц о ведущейся подготовке справочника по руководящим принципам транзита, который планируется выпустить в ходе Глобальной конференции по транзиту, которая будет проведена в Брюсселе в июле 2017 года.

Г. Утверждение доклада о работе сегмента старших должностных лиц
(пункт 7 повестки дня)

111. Старшие должностные лица утвердили настоящий доклад 7 декабря 2016 года.

III. Организация работы совещания

А. Открытие, продолжительность и организация

112. Сегмент старших должностных лиц третьей сессии Министерской конференции по транспорту был проведен в Андреевском зале отеля Ренессанс Москва Монарх Центр в Москве, Российская Федерация, 5-7 декабря 2016 года.

113. Сессию открыл г-н Николай Асаул, заместитель министра транспорта Российской Федерации. С заявлением выступил Директор Отдела транспорта ЭСКАТО.

В. Участники

114. В работе сегмента старших должностных лиц Конференции участвовали представители следующих членов и ассоциированных членов ЭСКАТО: Азербайджан; Армения; Афганистан; Бангладеш; Бруней-Даруссалам; Бутан; Вануату; Вьетнам; Индия; Индонезия; Исламская Республика Иран; Казахстан; Камбоджа; Кирибати; Китай; Корейская Народно-Демократическая Республика; Кыргызстан; Лаосская Народно-Демократическая Республика; Малайзия; Монголия; Мьянма; Науру; Непал; Пакистан; Палау; Республика Корея; Российская Федерация; Самоа; Сингапур; Таджикистан; Таиланд; Тимор-Лешти; Тонга; Тувалу; Туркменистан; Турция; Узбекистан; Филиппины; Шри-Ланка; и Япония.

115. Участвовал представитель Германии.

116. Участвовали 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; Секретариат Инициативы «Большая Туманная»/Программа развития Организации Объединенных Наций; и Организации Объединенных Наций по промышленному развитию.

117. Присутствовали представители следующих межправительственных организаций, неправительственных организаций и других организаций: Евразийской экономической комиссии; Евразийского банка развития; Европейского банка реконструкции и развития; Европейской комиссии; Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам; Международного союза общественного транспорта; Всемирной таможенной организации; Азиатского института развития транспорта; Международной ассоциации воздушного транспорта; Международного союза автомобильного транспорта; Международного союза железных дорог; Японского фонда исследований для Фонда всемирной инфраструктуры; Института просвещения по вопросам дорожного движения; Партнерства за рациональный, низкоуглеродный транспорт; и Всемирной дорожной ассоциации.

С. Выборы должностных лиц

118. Старшие должностные лица избрали следующих должностных лиц совещания:

Председатель:	г-н Николай Асаул (Российская Федерация)
Заместители Председателя:	г-н М.А.Н. Сиддик (Бангладеш) г-н Поумулинуку Онесемо (Самоа)
Докладчик:	г-н Воравут Мала (Таиланд)

Д. Предварительная повестка дня

119. Старшие должностные лица утвердили следующую повестку дня:

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

Приложение

Список документов

Символ	Название	Пункт повестки дня
<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	3а
E/ESCAP/MCT(3)/3	Региональная связуемость транспортной инфраструктуры	3б
E/ESCAP/MCT(3)/4	Региональная операционная транспортная связуемость	3с
E/ESCAP/MCT(3)/5	Укрепление транспортной связуемости между Азией и Европой	3д
E/ESCAP/MCT(3)/6	Транспортная связуемость для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств	3е
E/ESCAP/MCT(3)/7	Связуемость между сельскими районами и более широкими транспортными сетями	3ф
E/ESCAP/MCT(3)/8	Устойчивый городской транспорт	3г
E/ESCAP/MCT(3)/9	Повышение безопасности дорожного движения	3и
E/ESCAP/MCT(3)/10	Доклад о работе сегмента старших должностных лиц	9
<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
<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
---------------------	---	---

Документы для зала заседаний

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, 5

Информационные документы (только на английском языке)

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 II (2012–2016)	2
