

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

Москва, 5-9 декабря 2016 года

Пункт 2 предварительной повестки дня\*

**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)****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)****Записка секретариата***Резюме*

Региональная программа действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), которая была принята на Конференции министров по транспорту, проходившей в Бангкоке в марте 2012 года, основывается на значительных достижениях, полученных в рамках этапа I (2007-2011 годы) в том, что касается укрепления регионального сотрудничества в области транспорта в поддержку экономической интеграции и инклюзивного и устойчивого развития.

Региональная программа действий, этап II, предусматривает укрепление основного потенциала в целях формирования международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в качестве долгосрочной концепции развития транспортной системы региона. При этом секретариат использовал механизм сотрудничества с другими учреждениями Организации Объединенных Наций, межправительственными организациями, субрегиональными организациями, неправительственными организациями и другими партнерами.

Настоящий документ содержит обзор мероприятий, осуществленных в рамках этапа II Региональной программы действий, а также выводы и рекомендации независимой оценки по итогам осуществления этапа II. Предлагается рассматривать его вместе с информационным документом

\* E/ESCAP/MCT(3)/L.1.



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)” («Мероприятия, осуществленные по Региональной программе действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы)»).

В заключение в рамках оценки представлен ряд вопросов для рассмотрения Конференцией министров по транспорту.

## I. Введение

1. 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), была принята на Конференции министров по транспорту, проходившей в Бангкоке в 2012 году. В этой Декларации министры постановили, что для эффективного решения задач, обусловленных растущими вызовами глобализации, правительствам их соответствующих стран потребуется разработать и осуществлять транспортные стратегии, которые содействуют региональной экономической интеграции и устойчивому развитию. В Региональной программе действий содержатся конкретные цели и мероприятия, запланированные на период 2012-2016 годов. Впоследствии Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) приняла Декларацию и Региональную программу действий на своей шестьдесят восьмой сессии в резолюции 68/4 от 23 мая 2012 года. При этом Комиссия признала, что Региональная программа действий предусматривает продолжение процесса реализации концепции, лежащей в основе этапа II Региональной программы действий,<sup>1</sup> а именно: укрепление регионального сотрудничества в области транспорта в поддержку экономической интеграции и инклюзивного и устойчивого развития.

## II. Обзор хода осуществления этапа II (2012-2016 годы) Региональной программы действий

2. Региональная программа действий была разработана в качестве рамок для комплекса совместных мероприятий, запланированных к осуществлению в период 2012-2016 годов силами ЭСКАТО в тесном сотрудничестве с другими государствами-членами, ассоциированными государствами-членами и прочими партнерами по вопросам развития для обеспечения общего понимания концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в регионе. Она включает десять тематических областей, которые увеличивают вклад транспорта в процесс поддержания экономического роста и устойчивого и инклюзивного развития. Этими десятью областями являются: а) политическое руководство на уровне министров; б) развитие транспортной инфраструктуры; в) упрощение процедур перевозок; г) транспортная логистика; д) финансирование и участие частного сектора; е) устойчивое развитие транспорта; ж) безопасность дорожного движения; з) транспорт и Цели развития тысячелетия; и) межостровные перевозки; и) соединение субрегиональных транспортных сетей.

---

<sup>1</sup> Резолюция 63/9 Комиссии, приложение.

## **А. Тематическая область 1: политическое руководство на уровне министров**

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

3. С учетом быстрых темпов изменений в регионе политическое руководство на уровне министров имеет огромное значение для сохранения и ускорения прогресса в деле создания международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в регионе. До 2007 года основными региональными совещательными органами являлись конференции министров по транспорту или инфраструктуре, проводившиеся ЭСКАТО каждые пять лет. С учетом этого и в признание ключевой роли транспортного сектора в процессе социально-экономического развития региона, на Конференции министров по транспорту, проходившей в Пусане, Республика Корея, в 2006 году, было заявлено о решительной поддержке предложения о создании форума министров транспорта стран Азии в качестве официального регионального механизма для своевременного рассмотрения новых вопросов и задач.<sup>2</sup> Впоследствии в своей резолюции 64/5 от 30 апреля 2008 года Комиссия учредила Форум министров транспорта стран Азии.

4. В соответствии с этим мандатом первая сессия Форума прошла в декабре 2009 года, а вторая – в ноябре 2012 года. На этих сессиях министры обсудили новые вопросы, затрагивающие развитие транспорта в регионе, и при помощи двух специальных деклараций подтвердили поддержку государств-членов, оказываемую секретариату в связи с осуществлением мероприятий, определенных в Региональной программе действий, этапы I и II.

## **В. Тематическая область 2: развитие транспортной инфраструктуры**

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

5. После принятия межправительственных соглашений по сетям Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог акцент в рамках Региональной программы действий, этап II, был поставлен на улучшение этих сетей для обеспечения региональной соединяемости посредством: а) дальнейшего развития и модернизации их соответствующих маршрутов с уделением основного внимания согласованию инженерных стандартов, применимых в отношении маршрутов Азиатских автомобильных дорог, и строительству недостающих участков в сети Трансазиатских железных дорог; б) улучшения интермодальных связей между автомобильными и железными дорогами и между этими магистралями и портами; с) подготовки межправительственного соглашения о «сухих портах» в соответствии с тем, как это предусмотрено в Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, которая была принята на Форуме министров транспорта стран Азии в декабре 2009 года; и d) исследований, посвященных развитию «сухих портов» в качестве одного из способов интеграции различных видов транспорта, сокращения задержек на пограничных контрольно-пропускных пунктах и в ходе транзита,

---

<sup>2</sup> E/ESCAP/63/13, para. 3.

содействия использованию более экологически безопасных видов транспорта и создания новых возможностей для роста и формирования центров развития.

6. В соответствии с указанным выше мандатом, секретариат завершил разработку проекта соглашения о «сухих портах», которое было одобрено Комитетом по транспорту на его третьей сессии в октябре 2012 года и принято Комиссией на ее шестьдесят девятой сессии в мае 2013 года. Межправительственное соглашение о «сухих портах» было открыто для подписания 7 ноября 2013 года в ходе второй сессии Форума министров транспорта стран Азии. В этот день 14 государств-членов подписали Соглашение, включая одно государство, которое стало стороной в результате ратификации.<sup>3</sup> По состоянию на нынешнюю дату, Соглашение подписали 17 государств-членов и 11 государств стали его сторонами. Оно вступило в силу 23 апреля 2016 года. После вступления в силу Соглашение будет содействовать развитию международных интермодальных коридоров по маршрутам сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог в поддержку меж- и внутрирегиональной торговли.

7. В рамках Соглашения секретариат осуществил ряд мероприятий, включая проект по планированию, развитию и эксплуатации «сухих портов» международного значения. В ходе соответствующей деятельности был подготовлен доклад по этой теме,<sup>4</sup> который был представлен на первом заседании Рабочей группы по «сухим портам», проходившем в Бангкоке в ноябре 2015 года. Эта группа получила обновленную информацию по тем инициативам, которые осуществлялись или рассматривались государствами-членами в целях создания «сухих портов» международного значения. Оно также предоставило государствам-членам возможность обсудить конкретные задачи, стоящие перед ними, в связи с развитием «сухих портов».

8. Что касается сети Азиатских автомобильных дорог, то ЭСКАТО продолжила поощрять процесс ее развития и обеспечивала наблюдение за ним, в частности, при помощи заседаний Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, которая получает от стран-членов обновленную информацию об инициативах, осуществляемых или рассматриваемых соответствующими странами на предмет развития сети в них.

9. В период 2012-2016 годов несколько стран модернизировали маршруты сети, проходящие по их территории, и добавили 2 500 км новых участков, в результате чего общая протяженность составила 145 300 км. К этим странам относятся Азербайджан, Афганистан, Бангладеш, Вьетнам, Индия, Исламская Республика Иран, Камбоджа, Монголия, Мьянма, Непал, Пакистан, Таиланд, Турция, Филиппины и Шри-Ланка. Прежде всего следует отметить, что в тот же период доля маршрутов Азиатских автомобильных дорог, отвечающих стандартам класса III, сократилась с 24 процентов до 21,4 процента, в то время как доля маршрутов, отвечающих стандартам класса I, увеличилась с 16 процентов до 21,4 процента. В рамках проекта «Поощрение инвестиций в сеть Азиатских автомобильных дорог: предварительные технико-экономические исследования приоритетных участков» 132 официальных представителя Бангладеш, Кыргызстана, Монголии и Мьянмы прошли подготовку по

---

<sup>3</sup> Армения, Вьетнам, Индонезия, Иран (Исламская Республика), Камбоджа, Китай, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Мьянма, Непал, Республика Корея, Российская Федерация, Таджикистан и Таиланд (также стал стороной Соглашения в день подписания).

<sup>4</sup> См. [www.unescap.org/resources/study-planning-development-and-operation-dry-ports-international-importance](http://www.unescap.org/resources/study-planning-development-and-operation-dry-ports-international-importance).

проведению таких обследований в отношении проектов создания автодорожной инфраструктуры в своих странах.

10. С января 2015 года секретариат сотрудничает с Корейской корпорацией автомагистралей по вопросам осуществления проекта разработки технических стандартов для средств обеспечения безопасности дорожной инфраструктуры и развертывания современных интеллектуальных транспортных систем для сети Азиатских автомобильных дорог. Мероприятия в рамках этого проекта предназначаются для определения стандартов для средств обеспечения безопасности дорожной инфраструктуры и поощрения развертывания современных интеллектуальных транспортных систем в целях улучшения безопасности и управления движением в сети Азиатских автомобильных дорог.

11. Развитие сети Трансазиатских железных дорог продолжает служить интересам государств-членов в результате усиления соединяемости и содействия торговле в регионе. На совещаниях Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог, Бангкок, ноябрь 2013 года и ноябрь 2015 года, были приняты предложения о поправках к приложениям I и II Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог, и государства-члены получили возможность обсудить вопросы, касающиеся ее развития, в частности, использование маршрутов сети для планирования будущего развития и деятельности основывающихся на железных дорогах международных интермодальных транспортных коридоров.

12. В рамках проекта по поощрению использования сети Трансазиатских железных дорог в результате улучшения информированности о коммерческих вопросах секретариат провел региональные сетевые мероприятия, которые позволили руководителям железных дорог и представителям частного сектора понять соответствующие задачи и требования в том, что касается предоставления конкретных услуг международных железнодорожных перевозок в будущем.

13. В рамках последующей деятельности по упомянутым выше направлениям секретариат осуществил проект под названием «Улучшение использования Трансазиатских железных дорог: определение стоимости, маркетинг и содействие оказанию железнодорожных услуг», в соответствии с которым ЭСКАТО разработала модель расчета затрат на железнодорожные перевозки, с тем чтобы содействовать руководителям железных дорог в принятии надлежащих бизнес-решений, касающихся вклада конкретных услуг в процесс обеспечения корпоративной прибыльности. Эта модель, принципы расчета стоимости и анализ связей между расчетом стоимости, стратегиями в области маркетинга и корпоративными планами были представлены руководителям в ходе совещания, проходившего в Бангкоке в декабре 2015 года.

14. Кроме того, в рамках компонента упрощения процедур по линии проекта Комиссия определила и впоследствии приняла в своей резолюции 71/1 Региональные рамки сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. Региональные рамки сотрудничества будут содействовать государствам-членам в повышении их оперативной эффективности на контрольно-пропускных пограничных пунктах, что позволит расширить сеть Трансазиатских железных дорог и улучшить доступ к региональным и глобальным рынкам.

15. В ходе осуществления Региональной программы действий, этап II, государства-члены продолжили развивать маршруты сети Трансазиатских железных дорог, уделяя повышенное внимание их продлению в соседние страны. В этой связи государства-члены все активнее участвуют в оказании технической

помощи своим соседям, с тем чтобы способствовать развитию эффективной железнодорожной инфраструктуры и услуг в регионе. В частности, Китай, Республика Корея, Российская Федерация и Таиланд оказывали техническую или финансовую помощь своим соседям в целях модернизации или создания железнодорожных линий или проведения технико-экономических обоснований. В другом случае Исламская Республика Иран, Казахстан и Туркменистан сотрудничали по вопросам объединения своей железнодорожной инфраструктуры при помощи создания новой железнодорожной линии.

16. Государства-члены также осуществляют проекты или проводят исследования в целях строительства некоторых недостающих участков сети Трансазиатских железных дорог, в частности, между Китаем и Кыргызстаном, Китаем и Лаосской Народно-Демократической Республикой, Китаем и Мьянмой, Камбоджой и Таиландом, Азербайджаном и Исламской Республикой Иран и между Грузией и Турцией.

17. В дополнение к развитию своей железнодорожной инфраструктуры ряд стран пользуются преимуществами, обусловливаемыми менее продолжительным временем транзитных перевозок на железнодорожном транспорте по сравнению с морскими перевозками и меньшей стоимостью по сравнению с воздушными перевозками в целях начала успешного предоставления международных услуг по контейнерным перевозкам на большие расстояния по маршрутам сети Трансазиатских железных дорог. В частности, в сотрудничестве с железными дорогами Казахстана, Монголии и Российской Федерации железные дороги Китая открыли международные маршруты в Германию, Исламскую Республику Иран, Польшу, Нидерланды и Испанию.

### **С. Тематическая область 3: упрощение процедур перевозок**

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

18. С учетом необходимости обеспечить наличие стратегической концепции и общего подхода для решения задач в области международных автомобильных перевозок в регионе в 2012 году на Конференции министров транспорта были приняты Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок.

19. К числу важных мероприятий в поддержку Региональных стратегических рамок относится создание в 2012 году Региональной сети юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок, при этом по состоянию на нынешнюю дату было получено 88 заявок в рамках проектов по созданию Региональной сети юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок и по согласованию правовых режимов для операций международного автомобильного транспорта в регионе ЭСКАТО. В 2014 году на первом совещании участников Сети они обсудили свои возможные будущие мероприятия и приняли соответствующие решения по ним. На втором совещании в 2015 году участники обсудили предлагаемое типовое субрегиональное соглашение по упрощению процедур перевозок. Кроме того, под эгидой Сети было проведено сравнительное исследование двусторонних соглашений по международным автомобильным перевозкам и на основе его выводов было разработано типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам.

20. Эти типовые соглашения будут представлены для принятия на Конференции министров по транспорту в 2016 году.

21. Для повышения эффективности международных автомобильных перевозок были разработаны четыре взаимодополняющие модели упрощения процедур перевозок, включая Модель по безопасному трансграничному транспорту, Модель по эффективному трансграничному транспорту, Модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ и Методологию «Время/стоимость – расстояние». Для улучшения информированности пограничных властей государств-членов о способах рассмотрения задач упрощения процедур перевозок были проведены три практикума по вопросам использования этих инструментов.

22. Для активизации международных железнодорожных перевозок государства-члены приняли резолюцию 71/7 Комиссии о принятии Региональных рамок сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок. В ней Комиссия подтвердила приверженность своих стран-членов сотрудничеству и развитию эффективных международных железнодорожных перевозок в регионе и за его пределами.

23. В рамках восьмого транша Счета развития Организации Объединенных Наций был осуществлен проект под названием «Углубление региональной соединяемости: укрепление потенциала развивающихся стран Азии для расширения внутрирегиональной торговли при помощи использования систем безбумажной торговли и упрощения процедур перевозок», который совместно осуществлялся ЭСКАТО и Европейской экономической комиссией (ЕЭК), было подготовлено пособие по безбумажным транзитным системам перевозок и был проведен практикум по подготовке преподавателей в целях улучшения информированности основных заинтересованных сторон по вопросам разработки и использования безбумажных систем транзитных перевозок в регионе.

24. В 2014 году усилия секретариата по оказанию странам-членам помощи в связи с развитием оперативной соединяемости посредством стратегической поддержки, технической помощи и укрепления потенциала по различным аспектам упрощения процедур перевозок также позволили подписать Межправительственное соглашение Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, что было сделано на ежегодном заседании Совета Глав государств Шанхайской организации сотрудничества в Душанбе. Согласно неофициальной информации, по состоянию на 1 декабря 2015 года, пять из шести государств – членов Шанхайской организации сотрудничества (Казахстан, Китай, Кыргызстан, Российская Федерация и Таджикистан) уже ратифицировали это Соглашение. После его ратификации Узбекистаном оно вступит в силу.

25. При помощи секретариата правительство Китая, Монголии и Российской Федерации завершили разработку Межправительственного соглашения по международным автомобильным перевозкам в сети Азиатских автомобильных дорог, которое было представлено в Москве 1 апреля 2016 года. После его вступления в силу это Соглашение предоставит Монголии доступ к морю по автомобильным дорогам, а Китаю и Российской Федерации – транзитный маршрут через Монголию. Соглашение открыто для всех сторон Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог.

#### **D. Тематическая область 4: транспортная логистика**

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

26. В области транспортной логистики секретариат продолжил действовать на национальном, субрегиональном и региональном уровнях для оказания странам-членам помощи в их усилиях по созданию эффективных логистических систем и по повышению уровня профессионализма и компетенции тех, кто оказывает логистические услуги, посредством подготовки минимальных стандартов и кодексов поведения, обмена знаниями и практическим опытом и разработки программ и укрепления потенциала и постоянной профессиональной подготовки.

27. В июне 2012 года секретариат провел практикум по вопросам создания устойчивых официально зарегистрированных учебных систем для экспедиторов грузов, операторов смешанных перевозок и поставщиков логистических услуг в Азиатско-Тихоокеанском регионе, что позволило принять трехуровневую официальную устойчивую учебную систему, которая включает международные курсы с выдачей удостоверения, национальные углубленные курсы с выдачей удостоверения и посвященные основам национальные курсы с выдачей удостоверения. Впоследствии Региональный форум экспедиторов грузов, операторов смешанных перевозок и поставщиков логистических услуг заявил о своей поддержке этой системы.

28. Кроме того, совместно с Федерацией ассоциаций экспедиторов грузов Филиппин секретариат провел практикум для подготовки преподавателей, посвященный основам подготовки, и базовые курсы по вопросам экспедиции грузов, смешанных перевозок и логистики, которые проходили в Маниле в апреле 2012 года.

29. Секретариат также провел практикум, посвященный региональному исследованию по вопросам нормативно-правовой базы для поставщиков логистических услуг, который проходил 7 июня 2013 года. На нем обсуждались первоначальные выводы исследования ЭСКАТО по стратегии в области логистики и минимальным стандартам деятельности поставщиков логистических услуг. Секретариат разрабатывает руководство по ключевым вопросам подготовки стратегии в сфере логистики.

30. При финансовой поддержке правительства Китая секретариат продолжает свои усилия по поощрению обмена информацией и укреплению потенциала в странах-членах в связи с передовой практикой развития отрасли логистики и, в частности, использованием информационных систем по логистике для повышения эффективности и действенности процесса перевозки товаров. Региональные семинары по созданию эффективных и действенных логистических систем, Ханчжоу, Китай, 2013 год, и Бангкок, 2015 год, и совещания Группы экспертов по созданию эффективных и действенных логистических систем, Пекин и Сеул, 2014 год, и Бангкок, 2015 год, позволили завершить работу над рекомендацией по использованию интегрированных информационных систем по логистике в целях повышения эффективности и действенности логистических операций. Окончательные варианты рекомендаций обсуждались на Региональном совещании по созданию эффективных и действенных информационных систем по логистике, Бангкок, 10 и 11 декабря 2015 года. Это Совещание предложило, чтобы выводы и рекомендации исследования, включая стандартную модель систем информационных услуг по логистике, были представлены для принятия на Конференции министров по транспорту в 2016 году.

31. Ежегодная Региональная конференция поставщиков логистических услуг служит платформой, стимулирующей деятельность экспедиторов грузов, операторов смешанных перевозок и поставщиков логистических услуг в Азиатско-Тихоокеанском регионе, позволяя обмениваться знаниями и практическим опытом, обсуждать новые вопросы и поощрять процесс развития



их услуг. Секретариат содействовал улучшению осведомленности и повышению уровня профессионализма операторов, оказывающих услуги, а также сотрудников директивных органов в том, что касается разработки политики и стратегий в области развития отрасли логистических услуг. В ходе второго этапа Региональной программы действий было укреплено сотрудничество с Международной федерацией ассоциаций экспедиторов грузов. Конференция проводится в связи с ежегодным Региональным азиатско-тихоокеанским совещанием Международной федерации ассоциаций экспедиторов грузов.

32. Техническая помощь и консультативные услуги оказывались национальным ассоциациям экспедиторов грузов и национальным логистическим ассоциациям в связи с разработкой, осуществлением и мониторингом специализированных учебных программ по вопросам экспедиции грузов, смешанных перевозок и логистики в Камбодже, Индонезии, Казахстане, Малайзии, Монголии, Непале и Шри-Ланке. Практикумы для подготовки инструкторов позволили сформировать группу местных преподавателей, и секретариат также поощряет процесс налаживания региональных связей между этими инструкторами.

## **Е. Тематическая область 5: финансирование и участие частного сектора**

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

33. В ходе разработки Региональной программы действий признавалось, что большинство стран сталкиваются с нехваткой финансовых средств для транспортной инфраструктуры из традиционных источников. Поэтому одна из ее целей заключалась в укреплении потенциала стран для мобилизации средств из традиционных и нетрадиционных источников, включая государственно-частные партнерства. В этой связи секретариат продолжает оказывать сотрудникам правительств техническую помощь по работе с частным сектором в связи с развитием инфраструктуры. Секретариат также провел совещание группы экспертов высокого уровня по инфраструктурным государственно-частным партнерствам в интересах устойчивого развития, Тегеран, ноябрь 2012 года, проходившее одновременно с третьей Азиатско-тихоокеанской конференцией министров по партнерствам государственного и частного секторов в целях развития инфраструктуры, которую принимало у себя правительство Исламской Республики Иран. Эти мероприятия подтвердили приверженность правительств повышению роли частного сектора в устойчивом развитии инфраструктуры, и на них были приняты решения по ряду областей для будущего сотрудничества.

34. Кроме того, в 2014 году в рамках проекта по линии Счета развития Организации Объединенных Наций секретариат провел серию мероприятий, предназначенных для укрепления потенциала сотрудников правительства Бутана, Камбоджи, Лаосской Народно-Демократической Республики и Мьянмы в целях разработки и осуществления инфраструктурных проектов на основе механизмов государственно-частные партнерства. В 2015 году в рамках того же проекта секретариат также опубликовал серию материалов для электронного обучения по вопросам государственно-частных партнерств, которая содействует улучшению осведомленности многих тысяч представителей как государственного, так и частного секторов. Для руководства деятельностью этих стран по их программам государственно-частных партнерств также были разработаны дорожные карты. Региональные мероприятия способствовали обмену опытом и выработке политических рекомендаций. Они также рассматриваются в качестве чрезвычайно эффективных средств улучшения

осведомленности участников. Ресурсы и документы, посвященные государственно-частным партнерствам представлены на веб-сайте Комиссии по адресу: <http://www.unescap.org/our-work/transport/financing-and-private-sector-participation/resources>.

## **Г. Тематическая область 6: безопасность дорожного движения**

**Ближайшая цель.** Оказывать странам в регионе помощь в выполнении своих обязательств в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020 годы).

35. В рамках этапа II Региональной программы действий секретариат продолжает свою работу по осуществлению Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, и достижению региональных целей и показателей в области обеспечения безопасности дорожного движения, при этом он также призывает государства-члены разрабатывать национальные планы действий по улучшению безопасности дорожного движения. Секретариат провел серию национальных практикумов и оказал консультативные услуги странам-членам по разработке стратегий обеспечения безопасности дорожного движения и по уточнению национальных целей и показателей в области обеспечения безопасности дорожного движения, соответствующих целям Десятилетия действий.

36. В 2013 году секретариат организовал совещание Группы экспертов по осуществлению мер для повышения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которое проходило в Сеуле по теме «Уязвимые участники дорожного движения» и конкретно было посвящено тем из них, которые передвигаются на двух- и трехколесных мотоциклах, велосипедистам и пешеходам. На этом совещании было принято совместное заявление по улучшению безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе.<sup>5</sup>

37. В период 2014-2016 годов были проведены национальные практикумы по выполнению положений Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах, а также по выявлению и устранению слепых зон. Эти мероприятия содействовали улучшению информированности и укреплению потенциала соответствующих сотрудников органов, занимающихся вопросами транспорта, в связи с реализацией стратегий улучшения безопасности дорожного движения в своих странах, а также в связи с укреплением потенциала сотрудников центральных и провинциальных органов правительств в целях планирования и осуществления мер и стратегий в области улучшения безопасности дорожного движения.

38. В июле 2016 года в Сеуле прошло Региональное совещание по обновлению региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Для предоставления справочной информации этому совещанию секретариат провел стратегический обзор по вопросам сбора и наличия данных о безопасности дорожного движения для обновления региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения в соответствии с положениями Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и Бразилианской декларации о безопасности дорожного движения. После обстоятельного рассмотрения совещание постановило принять новый комплекс региональных

---

<sup>5</sup> E/ESCAP/FAMT(2)/5, приложение.

целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона на период 2016-2020 годов.

## **G. Тематическая область 7: устойчивое развитие транспорта**

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

39. Секретариат продолжил работать с государствами-членами в целях разработки и осуществления устойчивых и инклюзивных стратегий в области транспорта и, в частности, в целях создания устойчивых и инклюзивных систем городского транспорта в крупных и средних городах. В период 2011-2013 годов секретариат совместно с ЕЭК осуществил трехлетний проект разработки и использования инструмента мониторинга и анализа по выбросам двуокиси углерода на наземном транспорте, с тем чтобы содействовать борьбе с изменением климата. В его рамках был подготовлен глобальный доклад о выбросах двуокиси углерода на наземном транспорте и была разработана модель для определения выбросов на наземном транспорте под названием «Создание будущих систем наземного транспорта».<sup>6</sup> Для поощрения использования этой модели посвященные укреплению потенциала практикумы были проведены в Таиланде и Республике Корея.

40. Секретариат провел исследование по вариантам политики в области устойчивого развития транспорта с участием Корейского института транспорта и Корейского института морского транспорта. В нем представлен обзор трех общих областей: общие транспортные стратегии, городской транспорт и порты и морской транспорт. В ноябре 2013 года в Инчхоне, Республика Корея, прошло региональное совещание группы экспертов политического уровня для распространения выводов этого исследования, а также для представления других вариантов устойчивой транспортной политики в целях развития транспорта.

41. Совместно с правительством Вьетнама и отделением Всемирного банка во Вьетнаме секретариат провел региональное совещание группы экспертов по эксплуатации автомобильных дорог, Ханой, май 2013 года. В дополнение к рассмотрению путей финансирования работ по эксплуатации автомобильных дорог, совещание также обсудило значение дорог, прежде всего сельских дорог, устойчивого развития и сокращения масштабов бедности, а также важность обслуживания этих дорог, с тем чтобы продлить срок их эксплуатации.

42. В период 2014-2016 годов региональные совещания групп экспертов прошли в Ахмедабаде, Индия, 2014 год, и Катманду, 2016 год; семинары по укреплению потенциала проводились в Алматы, Казахстан, и Катманду в 2015 году; а национальные консультации и практикумы по вопросам укрепления потенциала были проведены в Бангладеш, Бутане, Лаосской Народно-Демократической Республике, Мьянме, Непале и Шри-Ланке, с тем чтобы улучшить информированность и понимание изменений в рамках различных вариантов политики по вопросам устойчивого и инклюзивного развития транспорта на национальном, субрегиональном и региональном уровнях. Эти мероприятия предназначались для содействия улучшению осведомленности и укреплению потенциала сотрудников национальных органов правительств и городских органов в целях разработки и осуществления устойчивых и

---

<sup>6</sup> Информацию об этой модели можно получить с веб-сайта [www.unece.org/trans/theme\\_forfits.html](http://www.unece.org/trans/theme_forfits.html).

инклюзивных национальных и городских стратегий и программ в области транспорта, в том числе для достижения Целей развития тысячелетия и улучшения информированности по вопросам безопасности дорожного движения.

## **Н. Тематическая область 8: транспорт и Цели развития тысячелетия**

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

43. Секретариат содействовал осуществлению проекта по линии Счета развития Организации Объединенных Наций, посвященного укреплению потенциала в странах с особыми потребностями в связи с разработкой и реализацией стратегий социально-экономического развития для ускорения процесса достижения Целей развития тысячелетия. В рамках этого проекта основное внимание уделялось Бангладеш, Бутану, Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике, Мьянме, Непалу и Тимору-Лешти, при этом задача заключалась в ускорении процесса достижения Целей развития тысячелетия посредством укрепления потенциала правительств в деле разработки и осуществления эффективных с точки зрения затрат и обеспечивающих воздействие межсекторальных стратегий. Проводились тематические исследования по межсекторальным вопросам. В 2014 и 2015 годах были проведены посвященные началу осуществления проекта практикум и региональный практикум по межсекторальным стратегиям и институциональной координации для достижения Целей и реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период после 2015 года в наименее развитых странах Азии, а также национальные практикумы, посвященные информационно-пропагандистской деятельности и укреплению потенциала. Эти совещания содействовали обмену знаниями и итогами тематических исследований, касающихся достижений Целей, а также обсуждению вопросов межсекторальной разработки политики и институциональной координации.

44. Совместно с ЕЭК и Канцелярией Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам и в сотрудничестве с правительством Лаосской Народно-Демократической Республики секретариат организовал Евро-азиатский региональный заключительный обзор осуществления Алматинской программы действий, Вьентьян, 5-7 марта 2013 года. Что касается транспорта, то для этого совещания были подготовлены два дискуссионных документа, посвященных устранению недостатков, существующих в сфере инфраструктуры, и согласованию и укреплению нормативных и правовых рамок, касающихся международных перевозок и транзита. Эти документы вместе с другими документами и справочными материалами послужили основой для подготовки Вьентьянского консенсуса, который стал вкладом региона в проведение заключительного глобального обзора Алматинской программы действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита.

## **I. Тематическая область 9: межостровные перевозки**

**Ближайшая цель.** Оказывать помощь в определении возможных стратегий повышения постоянства, надежности и материальной доступности перевозок архипелажных и островных развивающихся стран.

45. Межостровные морские перевозки обозначены в Региональной программе действий, этап II, в качестве одной из десяти тематических областей с учетом важности предоставления эффективных, надежных и доступных в стоимостном плане услуг в сфере морских перевозок для тихоокеанских и архипелажных стран. В качестве предварительного шага секретариат провел в ноябре 2012 года в Бангкоке семинар для выявления вопросов и задач и определения пути вперед.

46. После этого семинара в сотрудничестве с Международной морской организацией, Секретариатом Тихоокеанского сообщества и Секретариатом Форума тихоокеанских островов секретариат провел Совещание высокого уровня по улучшению межостровных морских перевозок и логистики в тихоокеанских островных государствах, Сува, июль 2013 года. Присутствовавшие на этом совещании представители 18 тихоокеанских островных государств приняли Сувинскую декларацию об улучшении морских транспортных перевозок и связанных с ними услуг в Тихоокеанском субрегионе,<sup>7</sup> в которой они определили для стран стратегию улучшения морских связей.

47. После принятия Сувинской декларации секретариат стал уделять первоочередное внимание поддержке процесса развития и интеграции архипелажных стран и тихоокеанских островных государств в рамках модели экономического роста региона посредством укрепления транспортных связей между ними, а также инфраструктурных сетей, которые уже существуют на материке, в частности, таких, как сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог. По просьбе правительства Индонезии секретариат организовал национальный семинар по комплексной интермодальной транспортной соединяемости, который проходил в Джокьякарте, Индонезия, в сентябре 2015 года и цель которого заключалась в укреплении потенциала официальных представителей, занимающихся проблемами транспорта, по вопросам развития интегрированного транспортного сектора, включая связи с континентальной частью Азии. Кроме того, с учетом особых потребностей тихоокеанских островных стран в сотрудничестве с Корейским институтом морского транспорта секретариат организовал совещание Группы экспертов по улучшению морских связей в районе Тихого океана, Нади, Фиджи, июль 2016 года, который предназначался для обсуждения возможных путей улучшения морских связей и услуг в районе Тихого океана.

48. Наконец, с учетом того, что для обеспечения эффективности морских связей требуется наладить безопасную эксплуатацию морских судов, секретариат сотрудничает с Корейским институтом морского транспорта в связи с выполнением рекомендаций исследования, посвященного улучшению безопасности на морском транспорте в регионе ЭСКАТО. Его цель заключалась в разработке стратегий и мер для решения этой задачи, включая стратегии и положения, касающиеся безопасности, оценки рисков, соблюдения нормативных положений и мониторинга. В рамках исследования секретариат организовал совещание группы экспертов для обзора практики и задач, касающихся обеспечения безопасности на морском транспорте в ряде государств-членов, и для обсуждения возможных политических мер по обеспечению улучшения безопасности на море.

---

<sup>7</sup> E/ESCAP/FAMT(2)/6.

## **Ж. Тематическая область 10: соединение субрегиональных транспортных сетей**

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

49. Секретариат провел сравнительный анализ субрегиональных соглашений по упрощению процедур перевозок. Выводы исследования были представлены на семинаре, посвященном правовым аспектам межсубрегиональной связуемости, который проходил в Пхукете, Таиланд, февраль 2014 года. На этом семинаре были рассмотрены существующие системы субрегиональных соглашений по упрощению процедур перевозок в регионе ЭСКАТО. Семинар также позволил представителям участвовавших стран и субрегиональных организаций обменяться практическим опытом.

50. В период осуществления Региональной программы действий, этап II, государства-члены сообщили о своих достижениях по согласованию нормативных и правовых рамок для межсубрегиональных перевозок, в том числе о подписании Межправительственного соглашения между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, о ходе осуществления Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии рамочных соглашений по упрощению перевозок транзитных грузов и о развитии межгосударственных перевозок, а также Соглашения по упрощению трансграничных транспортных перевозок товаров и пассажиров в субрегионе Большого Меконга и о разработке других новых двусторонних, многосторонних и субрегиональных соглашений.

51. В период 2013-2016 годов в субрегионе Южной и Юго-Западной Азии была проведена серия политических диалогов для привлечения сотрудников директивных органов и ключевых заинтересованных сторон в субрегионе к рассмотрению совместных действий в поддержку межсубрегиональной соединяемости. В ходе проведения этих диалогов было подтверждено важное значение регионального сотрудничества и интеграции для укрепления инклюзивного и устойчивого развития, что обеспечило более решительную приверженность по вопросам укрепления региональной соединяемости.

## **III. Независимая оценка хода осуществления этапа II Региональной программы действий**

### **A. Справочная информация**

52. Мероприятия Комиссии по вопросам транспорта осуществляются с учетом положений Региональной программы действий, которая содействует достижению целей Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе.<sup>8</sup> В Региональной программе действий определены конкретные цели и мероприятия для осуществления секретариатом и государствами-членами.

---

<sup>8</sup> E/ESCAP/63/13, глава V.

53. Каждый этап Региональной программы действий разрабатывается в качестве среднесрочного (пять лет) плана мероприятий, возглавляемых ЭСКАТО и осуществляемых с участием государств-членов и других партнеров по вопросам развития. В мае 2012 года Комиссия приняла резолюцию 68/4, в приложении к которой она подтвердила свою приверженность целям Пусанской декларации и заявила о начале осуществления второго этапа Региональной программы действий. Этот, 2016, год знаменует собой завершение второго этапа Программы действий. В резолюции Комиссия просила Исполнительного секретаря провести в 2016 году оценку хода осуществления этапа II Региональной программы действий и представить доклад с рекомендациями Конференции министров по транспорту на ее третьей сессии. Настоящая оценка была подготовлена в ответ на эту просьбу.

## **В. Цель и охват**

54. Цель оценки заключается в анализе хода осуществления Региональной программы действий с использованием как количественных, так и качественных методов, а также в представлении рекомендаций, которые будут содействовать разработке этапа I следующей программы действий, региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2017-2021 годы).

55. Цели заключались в:

a) оценке ее эффективности в том, что касается выполнения задач, определенных в каждой из десяти тематических областей;

b) оценке ее полезности в качестве общих рамок для сотрудничества между государствами-членами.

56. Региональная программа действий рассматривалась с учетом следующих критериев: значение, устойчивость, эффективность, последовательность/партнерские отношения в рамках Организации Объединенных Наций, действенность и межсекторальные вопросы.

## **С. Методология**

57. Информация и данные о ходе осуществления Региональной программы действий собирались при помощи:

a) аналитического обзора документов, таких, как страновые заявления; доклады о ходе осуществления и завершении проектов в рамках Региональной программы действий; опубликованные исследования, пособия, руководящие принципы и справочные материалы; тематические исследования и документы совещаний; отклики участников на мероприятия, проведенные в рамках Программы действий; и вторичные источники, включая информацию, публикуемую в Интернете и на веб-сайте Комиссии;

b) интервью с сотрудниками Отдела транспорта Комиссии, которые отвечают за тематические области;

c) интервью с ключевыми заинтересованными сторонами, проходившими либо в ходе встреч, либо при помощи электронных средств, и с

официальными представителями правительств Вьетнама, Индии, Исламской Республики Иран, Таджикистана, Таиланда, Фиджи и Филиппин;

d) открытой анкеты для правительств, подготовленной в полупроизвольной форме.

58. С использованием этой информации по каждой из десяти тематических областей Региональной программы действий был подготовлен подробный обзор. Этот обзор включал систематическое сравнение, по каждому случаю, результатов, указанных в документации, подготовленной для этапа II Программы действий, и итогов, которые были получены на самом деле, а также оценку прогресса с учетом показателей достижений в каждой области.

59. Как правило, удавалось обеспечить точную оценку той степени, в которой были получены предполагавшиеся результаты. Однако обычно оценки воздействия Региональной программы действий на показатели достижения были связаны с большим числом условий и носили более субъективный характер по той причине, что информация о ходе достижения показателей не всегда имела в наличии. Даже тогда, когда она имела, та степень, в которой показатели отражают воздействие мероприятий Программы действий, а не воздействие других программ, событий и мероприятий, часто была неясна.

60. С учетом отчасти этих обзоров тематических областей и отчасти с учетом моментов, непосредственно связанных со всей Региональной программой действий, была проведена общая оценка Программы действий.

## **D. Основные выводы**

### **1. Значение**

61. О важном значении Региональной программы действий для региона со всей ясностью свидетельствуют документы и отклики, полученные в ходе проведения интервью и опросов при помощи анкет.

62. Что касается мероприятий Региональной программы действий, то было выяснено, что для большинства стран основное значение Программы действий связано с той ролью, которую ее мероприятия выполняют в связи с предоставлением лучших возможностей в сфере торговли в результате совершенствования транспортных связей. Это применяется как к таким базовым инициативам, как те, которые касаются улучшения и совершенствования связей в рамках физической транспортной инфраструктуры, так и к таким «мягким» инициативам, как устранение нормативных препятствий на пути международных перевозок и сокращение затрат и задержек, связанных с трансграничным передвижением товаров.

### **2. Устойчивость**

63. Интервью показали, что некоторые ключевые элементы Региональной программы действий в настоящее время являются составной частью национальных стратегий государств-членов. В частности, это применяется к трем давно рассматриваемым областям: сеть Азиатских автомобильных дорог, сеть Трансазиатских железных дорог и упрощение процедур трансграничных перевозок.

64. Также отмечаются положительное отношение к развитию «сухих портов» и заинтересованность в этом процессе, и, как представляется, в настоящее время



эта инициатива обладает достаточными качествами для того, чтобы быть устойчивой даже без дальнейшего участия в ЭСКАТО.

65. Однако проект преобразований, сформулированный в Пусанской декларации, носит долгосрочный характер, который охватывает много десятилетий. Очень важные достижения в тематических областях, перечисленных выше, являются результатом последовательных и устойчивых усилий по постепенному улучшению региональной соединяемости. Задачи и возможности будут по-прежнему изменяться. Хотя большая часть того, что было достигнуто по состоянию на нынешний момент, может быть в настоящее время устойчивым без продолжения участия ЭСКАТО, необходимо проделать большой дополнительный объем работы; трудно определить, каким образом общие цели Региональной программы действий, заключающиеся в создании международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы, могут быть достигнуты без продолжения участия Комиссии или без сохранения поддержки доноров.

### 3. Эффективность

66. В представленной ниже таблице содержатся данные об оценках эффективности процесса осуществления Региональной программы действий по каждой тематической области.

#### **Эффективность мероприятий по тематическим областям Региональной программы действий**

<i>Тематическая область</i>	<i>Степень эффективности</i>
Политическое руководство на уровне министров	Высокая
Развитие транспортной инфраструктуры	Высокая
Упрощение процедур перевозок	Высокая
Транспортная логистика	Нормальная
Финансирование и участие частного сектора	Нормальная
Безопасность дорожного движения	Ограниченная
Устойчивое развитие транспорта	Ограниченная
Транспорт и Цели развития тысячелетия	Ограниченная
Межостровные перевозки	Низкая
Соединение субрегиональных транспортных сетей	Высокая

67. В целом ход осуществления Региональной программы действий оценивается в качестве эффективного. Это определено при помощи присвоения равных весов каждой тематической области и выставления баллов по шкале от 1 (неэффективная) до 4 (высокоэффективная). Средний показатель составил 2,9.

#### **4. Последовательность деятельности/партнерские отношения в рамках системы Организации Объединенных Наций**

68. Документы свидетельствуют о высокой степени сотрудничества Отдела транспорта с другими подразделениями Организации Объединенных Наций, а также внешними учреждениями в связи с осуществлением Региональной программы действий. Также следует отметить, что некоторые тематические области (например, безопасность дорожного движения и транспорт и Цели развития тысячелетия) сами по себе связаны с более широкими инициативами Организации Объединенных Наций, процесс осуществления которых возглавляют другие учреждения Организации Объединенных Наций.

69. Кроме того, многие конкретные мероприятия в рамках Региональной программы действий предусматривают налаживание официальных партнерских отношений с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и внешними партнерами.

#### **5. Эффективность**

70. Как представляется, ежегодные или периодические финансовые бюджеты и отчеты о финансировании и расходах не разрабатываются для Региональной программы действий, взятой в целом. Поэтому невозможно провести оценку ее общих затрат на сотрудников и затрат, не связанных с сотрудниками, или определить эффективность процесса осуществления Программы действий в целом.

71. Ясно, что осуществление Региональной программы действий в большой степени зависит от поступления внебюджетных средств. Как правило, эти средства выделяются для конкретных проектов. Это потенциально создает проблемы, затрагивающие эффективность Программы действий.

72. Информация о своевременности осуществления проектов имеется только в отношении тех элементов Программы, по которым подготовлены доклады о завершении выполнения проектов. Из десяти проектов, по которым имеются такие доклады, три отражают изменения в запланированной продолжительности деятельности. В двух случаях масштаб изменений был зафиксирован: в обоих случаях срок осуществления проекта был увеличен на 50 процентов. Поэтому представляется, что могут существовать некоторые возможности для улучшения контроля за сроками выполнения проектов. В то же время важно признать, что большинство крупных проектов носит сложный характер и осуществляется с участием большого числа заинтересованных сторон. В результате этого имеется много причин для задержек, которые не могут устраняться их менеджерами.

73. В ходе проведения интервью для целей оценки возникло два вопроса, касавшихся соотношения цены-качества, которые не возникали в ходе анализа документации. Один из них касается того, является ли Форум министров транспорта стран Азии эффективным с точки зрения затрат элементом Региональной программы действий. Организация и проведение совещаний на уровне министров связаны с большими затратами средств и времени как сотрудников секретариата, так и официальных представителей стран. Утверждается, что работа, проводимая Форумом, могла бы столь же эффективно и более рационально в экономическом плане осуществляться в рамках Конференции министров по транспорту и Комитета по транспорту.

74. Второй вопрос касается того, нельзя ли повысить отдачу затрат на учебные курсы, совещания групп экспертов и другие мероприятия по укреплению потенциала путем обеспечения того, чтобы их участники располагали

возможностями для освоения предоставляемой информации и получения соответствующих навыков, и их приверженности этому; а также путем улучшения дополнительных инициатив секретариата по расширению доступа к выгодам, предоставляемым этими совещаниями для тех, кто не может присутствовать на них лично.

## **6. Гендерные вопросы**

75. Один из важных элементов процесса учета гендерной проблематики связан с мониторингом и определением той степени, в которой обеспечено участие женщин и их воздействие на соответствующие процессы. Этому могло бы содействовать ведение отчетности о гендерном составе участников мероприятий Региональной программы действий. Анализ заключительных документов и докладов совещаний свидетельствует о том, что иногда это происходит, однако, как представляется, отсутствует какая-либо последовательная практика обеспечения этого на постоянной основе.

76. В том случае, если соответствующие отчеты существуют, они отражают значительную степень гендерной разбалансированности. Возможно, это неудивительно с учетом того, что традиционно мужчины доминируют в секторе транспорта. Тем не менее, можно надеяться на значительные улучшения в обеспечении представленности женщин по истечению определенного периода времени. Наблюдение за показателями соотношения мужчин и женщин, участвующих в будущих мероприятиях Региональной программы действий, содействовало бы поощрению этого процесса и реализации мер по исправлению положения в том случае, если отсутствуют свидетельства того, что оно постепенно улучшается.

## **7. Общее мнение**

77. Основная цель Пусанской декларации заключается в укреплении регионального сотрудничества и экономической интеграции в сфере транспорта в поддержку инклюзивного и устойчивого развития. Задача Региональной программы действий – содействовать достижению этой цели.

78. Ясно, что Региональная программа действий обеспечила важный вклад в достижение этой цели. Этот вывод подтверждается как существующими документами, так и откликами опрошенных лиц и результатами проведения обследований при помощи анкет в ходе оценочных мероприятий.

79. Когда в отношении эффективности Региональной программы действий как рамок для регионального сотрудничества по вопросам транспорта выражались оговорки, как правило, они касались следующих четырех элементов:

а) ограниченности осведомленности о полном масштабе охвата мероприятий Региональной программы действий и о неравномерности распространения знаний как внутри стран, так и между ними, что подрывает ее эффективность;

б) ограничений в отношении наличия поддержки по вопросам выполнения соглашений на оперативном уровне, которые мешают переходу от политики к практике;

в) замены на деле инициатив Региональной программы действий субрегиональными инициативами, которые в настоящее время обеспечивают основу для сотрудничества между странами (например, сеть Автомобильных дорог Ассоциации государств Юго-Восточной Азии, а не сеть Азиатских

автомобильных дорог, стала в настоящее время основой для определения приоритетов в отношении автодорожной инфраструктуры в Юго-Восточной Азии);

d) отсутствия связи между вопросами, имеющими основное значение для располагающихся на континенте стран региона, и теми вопросами, которые больше всего волнуют тихоокеанские островные государства.

## **Е. Рекомендации**

80. Оценка включает десять рекомендаций, которые могут дополнительно улучшить Региональную программу действий в связи с достижением целей Пусанской декларации.

**Рекомендация 1: упрощение структуры.** Рассмотреть возможность сокращения числа тематических областей путем объединения тех областей, по которым существует вероятность того, что Отдел транспорта сможет обеспечить уникальный вклад, и возможность устранения других областей.

**Рекомендация 2: интермодальная интеграция.** Дополнить проделанную работу, которую следует продолжать, с тем чтобы улучшать инфраструктуру и операции отдельно взятых видов транспорта с уделением большего внимания интермодальной интеграции транспортных сетей.

**Рекомендация 3: Форум министров транспорта стран Азии.** Провести оценку той степени, в которой этот Форум содействует реализации Региональной программы действий.

**Рекомендация 4: совещания групп экспертов, рабочие группы и региональные семинары.** Усилить воздействие совещаний групп экспертов, рабочих групп и региональных семинаров посредством улучшения процессов отбора/выдвижения кандидатов и посредством принятия дополнительных мер для обеспечения более широкого доступа к знаниям и навыкам, связанным с этими мероприятиями.

**Рекомендация 5: разработка инструментов.** Активизировать усилия по разработке и выявлению практических инструментов, которые государств-члены могут использовать для содействия реализации стратегий, увязанных с целями Региональной программы действий, по распространению этих инструментов и подготовке официальных представителей стран-членов по вопросам их использования и по содействию им в этом.

**Рекомендация 6: содействие осуществлению.** Активизировать страновые мероприятия, предназначенные для оказания практической поддержки по вопросам осуществления межправительственных соглашений и вспомогательных мероприятий.

**Рекомендация 7: улучшение информированности по гендерной проблематике.** Обеспечить такое положение, при котором мнения женщин адекватным образом учитываются во всех мероприятиях Региональной программы действий на основе определения реалистичных и достаточно высоких целей в отношении уровня представленности женщин и посредством непрерывного мониторинга деятельности по достижению этих целей.

**Рекомендация 8: малые островные развивающиеся страны.** Сотрудничать с малыми островными развивающимися странами и региональными организациями по вопросам улучшения ясности в отношении самых важных

касающихся транспорта проблем, с которыми сталкиваются малые островные развивающиеся государства, и особой роли ЭСКАТО по содействию им в рассмотрении этих проблем; последующая разработка и реализация, при помощи последовательной программы мероприятий, плана для выполнения этой роли.

**Рекомендация 9: использование базы данных.** Обеспечить чтобы любые базы данных, которые ЭСКАТО обязалась использовать в ходе реализации мероприятий Региональной программы действий или которые рассматриваются в качестве важных для государств членов, содержали обновленную информацию, были удобными для использования и всегда доступными через посвященный Отделу транспорта раздел веб-сайта ЭСКАТО.

**Рекомендация 10: стратегия в области коммуникаций.** Улучшать осведомленность об издаваемых на регулярной основе публикациях Комиссии, посвященных транспортному сектору, и докладах исследований, подготовленных в рамках мероприятий Региональной программы действий, при помощи принятия более активной стратегии в области коммуникаций.

#### IV. Вопросы для рассмотрения

81. Секретариат рассмотрел доклад об оценке этапа II Региональной программы действий и принял ее рекомендации во внимание в ходе завершения разработки справочных документов для Конференции министров по транспорту и подготовки Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы). Конференция министров, возможно, представит свои мнения по обзору хода осуществления этапа II Региональной программы действий и выводам и рекомендациям ее оценки.

82. Кроме того, секретариат запрашивает мнение Конференции по остающимся вопросам, указанным ниже, которые были поставлены в ходе проведения оценки.

**83. Упрощение структуры.** С учетом рекомендаций секретариат рассматривает возможность упрощения структуры следующей региональной программы действий, которая в основном будет посвящена семи ключевым областям: региональная соединяемость транспортной инфраструктуры; региональная транспортная соединяемость на оперативном уровне; евро-азиатские транспортные связи; транспортные связи в интересах наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств; устойчивый городской транспорт; подключение сельского транспорта к более широким сетям; и улучшение безопасности дорожного движения.

**84. Форум министров транспорта стран Азии.** Для оптимизации использования ресурсов секретариат обеспечит такое положение, при котором работа, до этого выполнявшаяся Форумом, будет осуществляться в рамках Конференции министров по транспорту и Комитета по транспорту.