



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Комитет по регулированию процесса глобализации

Четвертая сессия, часть I
12-14 сентября 2007 года
Бангкок

**ПЛАНИРОВАНИЕ И ОЦЕНКА ПРОГРАММ: ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ
ПРОГРАММЫ РАБОТЫ В ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД 2006-2007 ГОДОВ В
ТОМ, ЧТО КАСАЕТСЯ ПОДПРОГРАММЫ 4 «ТОРГОВЛЯ И ИНВЕСТИЦИИ» И
ПОДПРОГРАММЫ 5 «ТРАНСПОРТ И ТУРИЗМ»**

(Пункт 7b предварительной повестки дня)

**ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ В ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД
2006-2007 ГОДОВ В ТОМ, ЧТО КАСАЕТСЯ ПОДПРОГРАММЫ 5
«ТРАНСПОРТ И ТУРИЗМ»***

Записка секретариата

РЕЗЮМЕ

В настоящем документе освещается прогресс, достигнутый в ходе осуществления программы работы на двухгодичный период 2006-2007 годов в том, что касается подпрограммы 5 «Транспорт и туризм».

Комитету предлагается рассмотреть ход осуществления программы и дать секретариату указания относительно дальнейшей разработки программы.

* Выпускается без редактирования из-за позднего представления.

Введение

1. После того, как в 2003 году Центральные учреждения Организации Объединенных Наций ввели новый формат отчетности, были приняты новые методологии для мониторинга двухгодичной программы работы. Теперь каждые шесть месяцев требуется представлять регулярные и стандартизированные отчеты, которые включали бы поддающиеся измерению предприятия для демонстрации хода осуществления программы работы в следующем виде.

a) установка базисов для показателей достижений в начале двухгодичного периода;

b) регулярный сбор данных по показателям достигнутого прогресса по отношению к базисному. (Это включает обратную связь и получение данных от конечных пользователей продуктами и услугами секретариата для обоснования результатов, полученных в ходе двухгодичного периода);

c) регулярный мониторинг хода достижения результатов в рамках программы работы;

d) формулирование выводов и определение областей, нуждающихся в улучшении, для составления будущих программ;

e) изложение главных результатов по каждой программе в виде «Отчета о достижениях», чтобы отразить основные достижения в рамках программы за двухгодичный период.

2. В этой связи по каждой программе требуется представлять Отчет о достижениях с использованием данных, собранных на уровне Ожидаемых достижений, включая статистические данные и другую соответствующую информацию в сравнении с Показателями достижения результатов.

3. Комитету предлагается рассмотреть достигнутый на сегодняшний день прогресс в осуществлении программы работы в том, что касается подпрограммы 5 «Транспорт и туризм», отраженный в Отчете о достижениях, представляемом в настоящее время Центральным учреждениям Организации Объединенных Наций, и дать секретариату указания относительно дальнейшей разработки подпрограммы.

ПРОГРЕСС В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРОГРАММЫ РАБОТЫ НА ДВУХГОДИЧНЫЙ ПЕРИОД 2006-2007 ГОДОВ В ТОМ, ЧТО КАСАЕТСЯ ПОДПРОГРАММЫ 5 «ТРАНСПОРТ И ТУРИЗМ»

4. Представленная ниже таблица взята из программы работы на двухгодичный период 2006-2007 годов, утвержденной Комиссией на ее шестьдесят первой сессии и впоследствии – Генеральной Ассамблеей на шестидесятой сессии, состоявшейся в 2005 году:

Цель: Расширение грузо- и пассажиропотоков и укрепление роли туризма в экономическом и социальном развитии

Ожидаемые достижения	Показатели достижения результатов
<p>a) Укрепление национального потенциала в плане разработки и реализации политики повышения эффективности материально-технического обеспечения и расширения участия в региональных и субрегиональных соглашениях, касающихся транспортной и туристической инфраструктуры и ее развития</p>	<p>a) i) Увеличение числа национальных стратегических решений и документов с изложением позиций, отражающих поддерживаемые ЭСКАТО программы</p> <p>a) ii) Увеличение числа стран и организаций, использующих методологию ЭСКАТО для оценки экономии времени и затрат при осуществлении перевозок, в частности в страны, не имеющие выхода к морю, и по территории стран транзита</p> <p>a) iii) Увеличение числа стран, участвующих в региональных и субрегиональных соглашениях</p>
<p>b) Укрепление национального потенциала в плане разработки политики и программ содействия развитию транспорта и туризма в качестве отправной точки для уменьшения нищеты</p>	<p>b) Увеличение числа национальных должностных лиц, принимающих меры по разработке и осуществлению эффективных документов и программ в секторе транспорта и туризма, которые отражают поддерживаемые ЭСКАТО программы и инициативы в области уменьшения нищеты</p>

5. Ниже представлен доклад с отчетом о достижениях по подпрограмме за последние 18 месяцев.

ПРОГРАММА РАБОТЫ, 2006-2007 ГОДЫ – Достижение а)

(Отчет о достижениях за 2006-2007 годы с указанием последних данных о достижении желаемых результатов)

Ожидаемое достижение	а) Укрепление национального потенциала в плане разработки и реализации политики повышения эффективности материально-технического обеспечения и расширения участия в региональных и субрегиональных соглашениях, касающихся транспортной и туристической инфраструктуры и ее развития.
<i>Показатель достижения</i>	a) i) Увеличение числа национальных стратегических решений и документов с изложением позиций, отражающих поддерживаемые ЭСКАТО программы
1. Обстановка:	За последние несколько десятилетий многие страны Азиатско-Тихоокеанского региона добились значительного роста объемов

	<p>производства, торговли и инвестиций. Этот рост в основном объясняется «процессом глобализации». Две основные движущие силы в основе этого процесса – это транспорт и связь, которые в свою очередь поддерживают развитие международных сетей производства и обеспечивает возможность для расширения международного туризма.</p>
2. Конечные пользователи:	<p>Разработчики политики в министерствах транспорта, железных дорог, финансов и иностранных отношений; логистические и экспедиторские ассоциации.</p>
3. Посредники:	<p>ЭСКАТО будет работать в тесном контакте с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и многосторонними организациями, а также с субрегиональными организациями.</p>
4. Задача:	<p>Рост в экономиках региона в основном происходит в прибрежных районах, где существуют хорошо развитые региональные и межрегиональные морские транспортные связи. Основная задача в секторе транспорта заключается в развитии международной комплексной интермодальной сети, которая обеспечила бы доступ к наименее развитым странам и более широким внутренним удаленным районам, а также в развитии потенциала внутренних интермодальных перегрузочных пунктов (или «сухих портов»), чтобы они стали центрами экономического развития (по аналогии с их морскими эквивалентами – морскими портами).</p> <p>Основные задачи в секторе туризма отражены в пяти тематических областях Региональной программы действий по устойчивому развитию туризма, а именно: усиление роли туризма в социально-экономическом развитии и борьбе с нищетой; облегчение поездок и развитие транспортной и другой инфраструктуры, связанной с туризмом; управление сектором туризма с учетом социо-культурных и экологических факторов; урегулирование кризисных ситуаций и управление рисками в секторе туризма; и развитие людских ресурсов в секторе туризма на основе регионального сетевого взаимодействия.</p>
5. Мероприятия/ действия:	<p>Конференция министров по транспорту, созванная в Пусане, Республика Корея, 10-11 ноября 2006 года</p>
	<p>Комиссия приняла резолюцию 62/3: осуществление Плана действий по устойчивому развитию туризма в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2006-2012 годы), и Региональной программы действий по устойчивому развитию туризма. Эта резолюция воплощает итоги Межправительственного совещания на высоком уровне по устойчивому развитию туризма, состоявшегося на Бали, Индонезия, в декабре 2005 года, на котором была принята Балийская декларация по устойчивому развитию туризма и План действий по устойчивому развитию туризма в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2006-2012 годы) (ПДТАТС), включая его Региональную программу действий по устойчивому развитию туризма (2006-2012 годы).</p>
Результаты:	<p>Основными итогами Конференции министров по транспорту стали: а) Декларация министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе; б) Пусанская декларация о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Региональную программу действий для этапа I (2007-2011 годы). Впоследствии содержание принятой в Пусане Декларации министров было одобрено Комиссией в ее резолюции 63/9 от 23 мая 2007 года об</p>

	«Осуществлении Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы). Доклады стран, представленные государствами-членами секретариату ЭСКАТО (например, по развитию сети Азиатских автомобильных дорог, безопасности дорожного движения и по партнерству между государственным и частным секторами в целях развития инфраструктуры, а также заявления делегатов на различных совещаниях ЭСКАТО свидетельствуют о том, что ряд стран уже начали реализовывать вышеупомянутые Декларации, например, см. документацию для регионального практикума по модернизации приоритетных маршрутов Азиатских автомобильных дорог (19-21 июня 2007 года) и совещания группы экспертов по повышению безопасности движения на Азиатских автомобильных дорог (21-22 июня 2007 года).
	Этап II ПДТАТС (2006-2012 годы) представляет собой комплекс программных мер и действий, которые будут проводиться в основном на национальном уровне. На сессии Комитета по регулированию процесса глобализации, состоявшейся в Бангкоке 12-14 сентября 2006 года, восемь стран сообщили о важных мероприятиях и инициативах, которые они предприняли в рамках ПДТАТС (E/ESCAP/CMG(3/I)/Rep, пункты. 48-54).
Опыт:	
Ожидаемое достижение	а) Укрепление национального потенциала в плане разработки и реализации политики повышения эффективности материально-технического обеспечения и расширения участия в региональных и субрегиональных соглашениях, касающихся транспортной и туристической инфраструктуры и ее развития.
<i>Показатель достижения</i>	<i>а) ii) Увеличение числа стран и организаций, использующих методологию ЭСКАТО для оценки экономии времени и затрат при осуществлении перевозок, в частности в страны, не имеющие выхода к морю, и по территории стран транзита</i>
1. Обстановка:	Вступление в силу Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и церемония подписания Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог заложили прочную основу для развития международной комплексной интермодальной транспортной системы. Вместе с тем они только придают официальный статус инфраструктурным системам автомобильных и железных дорог; еще многое предстоит сделать, чтобы ввести их в действие. В настоящее время существует небольшое число «отсутствующих звеньев», и поэтому на границах и в странах транзита возникают значительные задержки при международных перевозках товаров, пассажиров и перемещении транспортных средств.
2. Конечные пользователи:	Разработчики политики в министерствах транспорта, железных дорог, финансов и иностранных дел; логистические и экспедиторские ассоциации.
3. Посредники:	ЭСКАТО будет работать в тесном контакте с другими организациями системы Организации Объединенных Наций и многосторонними учреждениями, а также с субрегиональными организациями.
4. Задача:	Главная задача заключается в повышении эффективности и уменьшении издержек при оказании транспортных и логистических услуг в процессе внутрирегиональных и межрегиональных перевозок. Эта задача особенно важна для

	<p>стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита. В этой связи не имеющие выхода к морю страны становятся «связующими» странами, и поэтому страны, имеющие береговую линию, ищут возможностей для транзитных перевозок через соседние страны, не имеющие выхода к морю, для выхода на рынки третьих стран.</p>
5. Мероприятия/ действия:	<p>В 2006 году секретариат провел кабинетные исследования и практикумы по применению и пропаганде методологии по зависимости расходов от времени и расстояния перевозок в качестве инструмента для выявления и освещения неэффективных звеньев в международной логистической системе. Были проведены следующие мероприятия:</p>
	<p>Межотдельческий проект «Наращивание организационного потенциала для облегчения международной торговли и перевозок в странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита», в рамках которого секретариат организовал следующие мероприятия: а) национальный практикум и консультационные услуги по упрощению торговых и транспортных операций (Улан-Батор, 17-19 апреля 2006 года) и предпринял миссию по установлению фактов, касающихся объектов и формальностей при пересечении границ; б) национальные практикумы с консультационными услугами по облегчению межрегиональных перевозок вдоль транспортных маршрутов между Европой и Азией (Баку, Азербайджан, 11-12 мая 2006 года и Тбилиси, Грузия, 15-16 мая 2006 года); в) национальные практикумы с консультационными услугами по упрощению торговых и транспортных операций (Астана, 24-26 июля 2006 года); г) совещание группы экспертов для проведения оценочного исследования по правовым режимам для упрощения транспортных операций (Бангкок, 26-27 октября 2006 года); д) второе региональное совещание по упрощению торговых и транспортных операций для стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита (Бангкок, 30 октября-1 ноября 2006 года).</p>
	<p>Проект «Логистические модели планирования для предприятий и логистических центров», в рамках которого секретариат (1) провел кабинетное исследование; (2) организовал: а) совещание группы экспертов по развитию центров и групп, оказывающих логистические услуги (Бангкок, 7-8 декабря 2006 года); б) третье групповое совещание ЭСКАТО/ЮНКТАД по развитию центров по упрощению транспортных операций (Нонгкхай, Таиланд, 3-4 мая 2007 года); в) совещание ЭСКАТО для старших должностных лиц национальных ассоциаций экспедиторов грузов и логистических ассоциаций и региональный форум ЭСКАТО для экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок и провайдеров логистических услуг (Бангкок, 20-22 июня 2007 года); и 3) подготовил публикацию по логистическим моделям планирования для предприятий и логистических центров.</p>
	<p>Одиннадцатая сессия Проектной рабочей группы СПЕКА по транспорту и погранпереходам (Алматы, 29-30 марта 2006 года); и двенадцатая сессия Проектной рабочей группы СПЕКА по транспорту и погранпереходам (Душанбе, 13-14 марта 2007 года).</p>
Результаты:	<p>В рамках межотдельческого проекта «Наращивание организационного потенциала для упрощения торговых и транспортных операций в не имеющих выхода к морю странах и странах транзита» к модели присоединились или находятся в стадии присоединения следующие страны: Лаосская Народно-Демократическая Республика; Монголия; Казахстан; Кыргызстан; Таджикистан и Таиланд. В рамках программы</p>

	<p>СПЕКА Кыргызстану были предоставлены данные для модели зависимости расходов от времени перевозок, а АМР США – данные по маршрутам в странах СПЕКА. Казахский институт НИИТК также применил эту модель для исследований в рамках проектов «Определение и анализ маршрутов в транспортном коридоре ТРАСЕКА» и «Маршруты из стран СПЕКА в порт Бендар-Аббас (Исламская Республика Иран)». Монголия использует методологию ЭСКАТО для анализа работы важных международных маршрутов (Брест-Улан-Батор, порт Тяньцзынь-Улан-Батор и порт Находка-Улан-Батор) в рамках совместного проекта ЭСКАТО/ОСЖД «Введение в действие евроазиатских железнодорожных маршрутов с уделением особого внимания не имеющим выхода к морю странам в Азии и на Кавказе (этап I)».</p> <p>В текущий отчетный период был проведен значительный пересмотр методологии ЭСКАТО по зависимости времени и затрат от расстояния. Во-первых, была пересмотрена сама модель, а также образцы для пользователей, чтобы облегчить ее применение и ответить на вопросы стран, которые уже используют эту методологию ЭСКАТО. Обновленная методология ЭСКАТО по зависимости времени и затрат от расстояния позволяет проводить более качественный анализ времени и издержек перевозок, особенно подробный анализ деятельности в плане времени и издержек на остановках (например, в пунктах пересечения границ). Во-вторых, были разработаны подробные инструкции для пользования этой моделью, с тем чтобы страны могли наращивать свой потенциал для более независимого применения методологий ЭСКАТО. Пересмотренная методология ЭСКАТО по зависимости времени и затрат от расстояния и дополнительные руководства для пользователей были объединены в один инструментарий, который был распределен среди стран, участвующих в финансируемом со Счета развития проекте по развитию межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных сообщений и согласившихся применять эту модель (Афганистан, Армения, Азербайджан, Иран, Китай, Казахстан, Кыргызстан, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан). Кроме того, этот инструментарий был предоставлен организациям (МСЖД, АБР).</p>
Опыт:	
Ожидаемое достижение	а) Укрепление национального потенциала в плане разработки и реализации политики повышения эффективности материально-технического обеспечения и расширения участия в региональных и субрегиональных соглашениях, касающихся транспортной и туристической инфраструктуры и ее развития.
<i>Показатель достижения</i>	а) iii) Увеличение числа стран, участвующих в региональных и субрегиональных соглашениях
1. Обстановка:	За исключением Центральной Азии, межстрановые транспортные сети в Азии, как правило, ориентируются на морские порты и морской транспорт каждой страны. В результате этого межстрановые потоки наземных перевозок товаров, как правило, являются небольшими и направляются по окружным путям.
2. Конечные пользователи:	Разработчики политики в министерствах транспорта, железных дорог, финансов и иностранных дел; логистические и экспедиторские ассоциации.
3. Посредники:	ЭСКАТО будет работать в тесном контакте с другими организациями системы Организации Объединенных Наций и

	многосторонними учреждениями, а также с субрегиональными организациями.
4. Задача:	Логистические системы – это сети, состоящие из физических и нефизических звеньев и центров. Поэтому эффективность любого отдельного звена или узла влияет на эффективность всей системы в целом. Кроме того, логистическая система состоит из подсистем, включая транспорт, связь, банковское дело, таможенные службы, экспедирование грузов и т.п.: эти сети необходимо связывать вместе, чтобы обеспечивать эффективные логистические услуги. Главная задача заключается в создании и объединении таких сетей. Одним из важных компонентов этого процесса является введение в действие сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, устранение «отсутствующих звеньев» и их модернизация.
5. Мероприятия/ действия:	Вступление в силу 4 июля 2005 года Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог.
	Церемония подписания Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог, проведенная в ходе Конференции министров по транспорту, Пусан, Республика Корея, 10-11 ноября 2006 года.
Результаты:	Еще пять стран ратифицировали или одобрили Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог в 2006 году (Афганистан, Индия, Кыргызстан, Таджикистан и Таиланд). В результате этого число сторон, подписавших Соглашение, составило 28 стран, а еще 20 стран присоединились к нему, ратифицировали или одобрили его.
	Восемнадцать государств-членов подписали Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог в ходе Конференции министров по транспорту, Пусан, Республика Корея, 10-11 ноября 2006 года. На сегодняшний день это Соглашение подписали 18 стран и одна страна (Камбоджа) «приняла» Соглашение (см. < http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapC/treaty5.asp >).
Опыт:	

ПРОГРАММА РАБОТЫ, 2006-2007 ГОДЫ – Достижения b)

(Отчет о достижениях за 2006-2007 годы с последними данными о достижении желаемых результатов)

Ожидаемое достижение	b) Укрепление национального потенциала в плане разработки политики и программ содействия развитию транспорта и туризма в качестве отправной точки для уменьшения нищеты
<i>Показатель достижения</i>	<i>b) Увеличение числа национальных должностных лиц, принимающих меры по разработке и осуществлению эффективных документов и программ в секторе транспорта и туризма, которые отражают поддерживаемые ЭСКАТО программы и инициативы в области уменьшения нищеты</i>
1. Обстановка:	<p>В последнее десятилетие прошлого столетия все больше внимания уделялось борьбе с нищетой, распределению доходов и участию соответствующих заинтересованных сторон в основных видах экономической деятельности. Кульминацией этого на глобальном уровне стало принятие Декларации тысячелетия Организации Объединенных Наций и сформулированных в ней целей развития (ЦРТ).</p> <p>Удивление вызывает недостаток внимания тому, каким образом развитие транспорта, логистики и туризма может способствовать достижению ЦРТ. Поэтому есть опасность недооценки роли транспорта и логистики в деле борьбы с нищетой. В документе, представленном Совещанию старших должностных лиц по подготовке к Конференции министров по транспорту 6-8 ноября 2006 года, Пусан, Республика Корея, под названием «Транспорт и цели развития», провозглашенные в Декларации тысячелетия» (E/ESCAP/MCT/SGO/7) секретариат проанализировал каждую из восьми целей и подчеркнул вклад транспорта в их достижение. В заключении этого документа были поставлены следующие вопросы: «Каков вклад транспорта в достижение ЦРТ?» и «Можно ли достичь ЦРТ без проведения мер в области транспорта?».</p> <p>В секторе туризма существует значительный потенциал для проведения секторальных мер для достижения целей развития, провозглашенных в Декларации тысячелетия.</p>
2. Конечные пользователи:	Разработчики политики в министерствах транспорта, железных дорог, финансов и иностранных дел; логистические и экспедиторские ассоциации.
3. Посредники:	ЭСКАТО будет работать в тесном контакте с другими организациями системы Организации Объединенных Наций и многосторонними учреждениями, а также с субрегиональными организациями.
4. Задача:	Все больше признается важное значение мер на микро-, мезо- и макроуровнях, но при этом меньше известно о передаточных механизмах, с помощью которых эти меры достигнут малоимущих, а также о вспомогательных и программных мерах, необходимых для повышения эффективности вмешательства.
5. Мероприятия/действия:	Региональная программа развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2007-2011 годы, принятая на Конференции министров по транспорту, Пусан, 10-11 ноября 2006 года, включает восемь тематических областей, последняя из которых называется «Транспорт и цели развития, провозглашенные в Декларации тысячелетия».

	<p>Цель Плана действий по устойчивому развитию туризма в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2006-2012 годы) заключается в оказании содействия эффективному и устойчивому развитию туризма и увеличении его вклада в социально-экономическое развитие и борьбу с нищетой, включая достижение целей развития, провозглашенных в Декларации тысячелетия. Первая из пяти тематических областей этого плана называется «Усиление роли туризма в социально-экономическом развитии и борьбе с нищетой».</p>
<p>Результаты:</p>	<p>Предполагается, что в течение 2007 года на директивных и других совещаниях страны будут сообщать о проведении мероприятий по теме 8 (Транспорт и цели развития, провозглашенные в Декларации тысячелетия) Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2007-2011 годы.</p>
	<p>По теме 5 ПДТАТС (Усиление роли туризма в социально-экономическом развитии и борьбе с нищетой) ряд стран сообщили о проведении мероприятий на сессии Комитета по регулированию процесса глобализации, Бангкок, 12-14 сентября 2006 года, в том числе о следующих мероприятиях: i) осуществление ряда инициатив на основе общин по развитию туризма в интересах малоимущих; ii) создание тематических туристических зон; iii) проведение пропагандистских кампаний в интересах местного населения, женщин и непривилегированных групп, чтобы они могли пользоваться плодами развития туризма; iv) реклама продукции местных общин в рамках проектов «одна деревня – один продукт».</p>
<p>Опыт:</p>	

.