



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Шестьдесят третья сессия
17-23 мая 2007 года
Алматы, Казахстан

**РАССМОТРЕНИЕ ДОКЛАДОВ ПРАВОМОЧНЫХ ОРГАНОВ
И МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ СОВЕЩАНИЙ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ
ОТДЕЛЬНЫХ РЕЗОЛЮЦИЙ КОМИССИИ, ВКЛЮЧАЯ РЕЗОЛЮЦИЮ 60/1
О ШАНХАЙСКОЙ ДЕКЛАРАЦИИ:
РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОЦЕССА ГЛОБАЛИЗАЦИИ**

(Пункт 4с предварительной повестки дня)

ДОКЛАД КОНФЕРЕНЦИИ МИНИСТРОВ ПО ТРАНСПОРТУ

Записка секретариата

РЕЗЮМЕ

Конференция министров по транспорту была организована секретариатом ЭСКАТО и принята правительством Республики Корея 6-11 ноября 2006 года в Пусане. В ее работе приняли участие 264 представителя, включая 39 должностных лиц на уровне министров из 40 членов и ассоциированных членов ЭСКАТО и 16 представителей из соответствующих организаций системы Организации Объединенных Наций и за ее пределами, включая частный сектор.

В числе ее основных итогов работы - Пусанская декларация о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Региональную программу действий для этапа I (2007-2011 годы), приводимую в приложении к Декларации. В частности, она решительно поддержала предложение об учреждении форума министров транспорта стран Азии в качестве официального регионального механизма содействия тесному сотрудничеству и более активному взаимодействию для решения вопросов, встающих на повестку дня.

Кроме того, Конференция приняла Декларацию министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

В ходе Конференции состоялась церемония подписания Межправительственного соглашения о сети Трансазиатских железных дорог и 18 членов подписали это Соглашение.

Настоящий доклад включает вопросы, требующие решения Комиссии или доводимые до ее сведения, в том числе Декларацию о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Декларацию министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Комиссию просят рассмотреть вопросы, требующие ее решения или доводимые до ее сведения, содержащиеся в главе I доклада. Ожидается также, что Комиссия даст секретариату руководящие указания по осуществлению рекомендаций.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Глава</i>	<i>Стр.</i>
I. ВОПРОСЫ, ТРЕБУЮЩИЕ РЕШЕНИЯ КОМИССИИ ИЛИ ДОВОДИМЫЕ ДО ЕЕ СВЕДЕНИЯ	1
II. ХОД РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ МИНИСТРОВ ПО ТРАНСПОРТУ	1
A. Программные прения по вопросам развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	2
B. Доклад Совещания старших государственных должностных лиц	9
C. Прочие вопросы	9
D. Проект декларации министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе	10
E. Проект Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	10
III. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ	11
A. Открытие, продолжительность и организация работы Конференции	11
B. Участники	12
C. Выборы должностных лиц	13
D. Повестка дня	13
E. Утверждение доклада	14
IV. ДЕКЛАРАЦИЯ МИНИСТРОВ О ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ	14
V. ПУСАНСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТА В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ	17
Приложение. Региональная программа действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2007-2011 годы	21
Приложение. Перечень документов	35

I. ВОПРОСЫ, ТРЕБУЮЩИЕ РЕШЕНИЯ КОМИССИИ ИЛИ ДОВОДИМЫЕ ДО ЕЕ СВЕДЕНИЯ

1. Конференция пришла к мнению, что Делийский план действий по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе является важной долгосрочной региональной стратегией развития транспорта, одобренной министрами и направленной на создание более благоприятных условий для международной торговли и туризма, а также на оказание членам и ассоциированным членам помощи в решении других задач в регионе.
2. Участники Конференции напомнили о том, что долгосрочная концепция комплексной международной системы интермодальных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе получила признание на Конференции министров по инфраструктуре (2001 год) в Сеульской декларации и ее Региональной программе действий для этапа II (2002-2006 годы) Делийского плана действий. Конференция пришла к мнению, что развитие логистики - это важный дополнительный элемент, который необходимо включить в эту концепцию; это тем более важно ввиду новых и назревающих проблем глобализации.
3. Учитывая быстрое изменение экономических условий в регионе и необходимость своевременного указания путей достижения необходимого прогресса в секторе транспорта, Конференция решительно поддержала предложение об учреждении форума министров транспорта стран Азии в качестве официального регионального механизма содействия тесному сотрудничеству и более частому взаимодействию для решения назревающих вопросов.
4. Конференция приняла Декларацию министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе путем аккламации. Декларация приводится в главе IV настоящего доклада.
5. Конференция приняла Пусанскую декларацию о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Региональную программу действий для этапа I (2007-2011 годы) путем аккламации. Декларация приводится в главе V настоящего доклада и Региональная программа действий приводится там же.

II. ХОД РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ МИНИСТРОВ ПО ТРАНСПОРТУ

A. Программные прения по вопросам развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе

(Пункт 4 повестки дня)

6. В программном заявлении Исполнительного секретаря ЭСКАТО было отмечено, что улучшение транспортных связей в значительной мере помогло государствам-членам воспользоваться выгодами процесса глобализации. Создавая более равные условия для доступа к ресурсам и возможностям и способствуя их более справедливому распределению, транспорт помогает уменьшению различий, на что в первую очередь направлены цели развития, сформулированные в Декларации тысячелетия. По мере интенсификации глобализации нагрузка на транспортную инфраструктуру региона будет расти. Следовательно, чрезвычайно важно сохранить набранные темпы развития транспорта и объединить сети физической инфраструктуры, включая автомобильные дороги, железные дороги, внутренние водные пути, морской транспорт, сухопутные порты, аэропорты, морские порты, и развивать связи на базе ИКТ. Необходимо также создать нефизические

сети, такие, как операции мультимодального транспорта, таможенная очистка, банковские и прочие коммерческие услуги.

7. Исполнительный секретарь отметил, что предлагаемое учреждение форума министров транспорта стран Азии поможет налаживанию более регулярных консультаций на высоком уровне. В частности, Пусанская декларация о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которую Конференции министров предлагается принять вместе с Региональной программой действий для этапа I (2007-2011 годы), позволит, в частности, сосредоточить помощь на развитии комплексной международной системы интермодальных перевозок и логистики в общих рамках устойчивого развития.

8. Конференция пришла к мнению, что Делийский план действий по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе сыграл роль важной долгосрочной региональной стратегии развития транспорта, одобренной министрами и направленной на создание более благоприятных условий для международной торговли и туризма, а также на оказание членам и ассоциированным членам помощи в решении других задач в регионе.

9. Участники Конференции напомнили о том, что долгосрочная концепция комплексной международной системы интермодальных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе получила признание Конференции министров по инфраструктуре (2001 год) в Сеульской декларации и ее Региональной программы действий для этапа II (2002-2006 годы) Делийского плана действий. Конференция признала развитие логистики в качестве важного дополнительного элемента, который необходимо включить в эту концепцию для решению новых задач глобализации.

10. Учитывая быстрое изменение экономических условий в регионе и необходимость своевременного указания путей достижения необходимого прогресса в области транспорта, Конференция решительно поддержала предложение об учреждении форума министров транспорта стран Азии в качестве официального регионального механизма содействия тесному сотрудничеству и более частому взаимодействию для решения назревающих вопросов. Секретариату предложили предпринять детальное исследование по организации и формату этого форума, которое будет рассмотрено на межправительственном уровне.

11. Ввиду разного характера вопросов транспорта, стоящих перед тихоокеанскими островными развивающимися странами, было предложено рассмотреть возможность создания совместного механизма, с помощью которого министры транспорта тихоокеанских стран могли бы обмениваться опытом, и обсудить этот вопрос с тихоокеанскими региональными организациями, включая секретариат Форума тихоокеанских островов и секретариат Южнотихоокеанского сообщества.

12. Конференция отметила, что сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог образуют две важные основы для реализации концепции путем развития интермодальных центров, таких, как сухопутные порты, обеспечивающих интермодальную связь с морским транспортом и морскими портами. В этой связи Конференция приветствовала вступление в силу Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог 4 июля 2005 года и подписание Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог 18 государствами 10 ноября 2006 года.

13. Конференция с удовлетворением отметила, что страны-члены уделили первоочередное внимание осуществлению различных национальных программ в соответствии с этапом II Региональной программы действий Делийского плана действий,

включая важные проекты по совершенствованию и модернизации сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог. В этой связи Конференция отметила прогресс в модернизации автомобильных дорог с целью соблюдения стандартов в соответствии с Межправительственным соглашением по Азиатским автомобильным дорогам.

14. Конференция приветствовала готовность государств-членов и впредь развивать и активизировать беспрепятственные интермодальные перевозки в Азиатско-Тихоокеанском регионе путем осуществления соответствующих среднесрочных и долгосрочных национальных генеральных планов.

15. Конференция подчеркнула решающую и ведущую роль транспорта в социально-экономическом развитии, а также его роль в укреплении экономических связей между различными странами. В этой связи Конференция отметила важность регионального сотрудничества для решения задач развития транспортной инфраструктуры между странами-членами, а также участие Организации Объединенных Наций и других международных учреждений, межправительственных и субрегиональных организаций в решении этих задач.

16. Конференция признала особые потребности стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств в регионе, вытекающие из их невыгодного географического положения. Конференция отметила ряд примеров тесного сотрудничества между странами, не имеющими выхода к морю, и соседними странами транзита и, в частности, совместное осуществление проектов в области транспорта. Кроме того, Конференция отметила, что страны, не имеющие выхода к морю, и островные развивающиеся страны сталкиваются также с нехваткой финансовых ресурсов и специалистов, что мешает развитию транспортного сектора.

17. Конференция отметила, что интеграции транспорта между странами с аналогичными интересами может способствовать налаживание связей на основе транспортных коридоров, что может помочь устранить слабые места в транспортной системе и сделать ее более эффективной. Конференция предложила секретариату предпринять исследования в этой области в период 2007-2011 годов.

18. Учитывая важность транспортных коридоров, проходящих с севера на юг и связывающих Северную Европу с Персидским заливом, Конференция предложила секретариату подготовить план с целью определения физических и нефизических препятствий и мер по их устранению и предложила всем заинтересованным сторонам внести вклад в этот процесс. Кроме того, Конференция предложила секретариату предпринять исследование по восстановлению южного коридора.

19. Признав, что финансирование развития инфраструктуры играет решающую роль и требует международной поддержки, Конференция предложила секретариату изучить, консультируясь с государствами-членами, возможные пути финансирования инфраструктуры, включая партнерские связи между государственным и частным секторами, использование резервов иностранной валюты в регионе и возможность создания нового механизма, такого, как предлагаемый Азиатский инвестиционный банк.

20. Конференция признала, что сама по себе инфраструктура не будет содействовать передвижению пассажиров и грузов между странами, если не будут устранены нефизические препятствия. Содействие такому передвижению будет эффективным, если будет создана правовая база, а также изменена существующая нормативно-правовая база благодаря

добрососедским взаимоотношениям, взаимному доверию и обеспечению взаимных выгоды для всех заинтересованных сторон.

21. Конференция подчеркнула важность согласования транспортной нормативно-правовой базы и принятия унифицированных транспортных документов в отношении международного транспорта, а также упорядочения формальностей и процедур пересечения границ, включая порядок выдачи виз профессиональным водителям в целях сокращения сроков доставки и транспортных расходов.

22. Конференция отметила прогресс, достигнутый странами-членами в деле присоединения к международным конвенциям по упрощению процедур в соответствии с рекомендацией, изложенной в резолюции 48/11 от 23 апреля 1992 года об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерах по облегчению перевозок, и заключение двусторонних и многосторонних соглашений, касающихся упрощения процедур перевозок между государствами-членами.

23. Конференция отметила прогресс, достигнутый государствами – членами Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) в деле ускорения процесса переговоров по соглашению между государствами – членами ШОС об упрощению процедур международных автомобильных перевозок в целях содействия развитию автомобильных перевозок между странами Центральной Азии, Китаем и Российской Федерацией.

24. Конференция отметила заинтересованность стран развивать свои отрасли логистики и настоятельно призвала секретариат в позитивном ключе откликнуться на просьбы об оказании помощи в целях увеличения потенциала и базы знаний в области экспедирования грузов и логистики.

25. Конференция подчеркнула важность транспорта в достижении сформулированных в Декларации тысячелетия целей развития. Ряд делегаций привели примеры проектов и программ, которые они осуществляют в целях расширения доступа к экономическим и социальным возможностям в селах и городах.

26. Конференция выразила глубокую озабоченность по поводу количества смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий и его увеличения. Ряд делегаций информировали Конференцию о мерах, которые они принимают в целях решения этой проблемы, включая их меры в ответ на недавно принятые Генеральной Ассамблеей резолюции в этом отношении.

27. Конференция выразила признательность двусторонним донорам и международным учреждениям, а именно правительствам Австралии, Германии, Индии, Китая, Нидерландов, Республики Корея, Франции и Японии, а также Программе развития Организации Объединенных Наций, Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Всемирному банку, Совместной программе Организации Объединенных Наций по ВИЧ/СПИДу и Азиатскому банку развития за их помощь и подчеркнула важную роль партнеров и доноров в развитии инфраструктуры транспорта. Конференция попросила и впредь оказывать такую поддержку.

28. В своих заявлениях на Конференции в ходе прений по вопросам политики министры и представители в подробностях сообщили о своих проблемах и задачах в области инфраструктуры, а также о своем опыте в области развития и политических инициативах.

29. **Армения** подчеркнула свое выгодное геополитическое положение и заявила, что она продолжает концентрировать внимание на совершенствовании своей транспортной инфраструктуры, включая восстановление мостов, строительство новых автомобильных и железных дорог и согласование законов и процедур. Она также уделяет особое внимание развитию внутренних контейнерных терминалов.

30. **Азербайджан** является местом пересечения важных коридоров, проходящих с Востока на Запад и с Севера на Юг; его географическое положение означает, что ему важно развивать интермодальные контейнерные перевозки и новые международные железнодорожные маршруты. Присоединение к основным транспортным конвенциям и соглашениям способствовало совершенствованию его транспортной системы и увеличению объема транзитных перевозок. Среди его основных задач - модернизация железных дорог и систем сигнализации.

31. **Бутан** является одной из не имеющих выхода к морю и горных стран, и автомобильный и воздушный транспорт – это единственные два вида транспорта. В концепции правительства 2020 года большое внимание уделяется обеспечению доступа к сельским районам, повышению безопасности транспортных услуг и облегчению интермодальных перевозок на основе создания сухопутных портов в приграничных городах. В настоящее время ведется работа по модернизации сети Азиатских автомобильных дорог в целях обеспечения соответствия проектно-конструкторским стандартам, указанным в Межправительственном соглашении.

32. **Камбоджа** стремится к развитию своей транспортной инфраструктуры в целях содействия росту экономики и развитию торговли и туризма в регионе. Эта страна уделяет повышенное внимание совершенствованию приграничных сообщений, реконструкции железнодорожной ветки, соединяющей ее с Таиландом, а также упрощению процедур перевозок и торговли. Особое внимание уделяется безопасности дорожного движения, при этом принимаются специальные меры, включая новый проект правил уличного движения.

33. **Китай** за последние годы добился больших успехов в развитии транспортной инфраструктуры, включая железные дороги, автомагистрали, водные пути и гражданскую авиацию. Китай намерен и впредь расширять транспортную инфраструктуру и создавать эффективную, бесперебойно функционирующую, удобную и безопасную транспортную систему в ходе одиннадцатого Пятилетнего плана (2006-2010 годы).

34. **Индия** уделяет особое внимание наращиванию потенциала и установлению партнерских связей между государственным и частным секторами с целью развития транспортной инфраструктуры и надеется на то, что в будущем частный сектор будет играть более весомую роль в развитии инфраструктуры. Важно совершенствовать доступ к сельским районам, и участникам Конференции было дано разъяснение относительно задач текущей программы развития сети проселочных дорог.

35. **Индонезия** – архипелажное государство и как таковое решает вопросы, связанные с сообщением с континентальной Азией, и сталкивается с проблемой развития комплексной системы транспорта и логистики. Признавая трудную задачу, связанную с финансированием развития инфраструктуры, она в последнее время приступила к осуществлению 29 проектов в области автомобильных дорог, железных дорог, морских портов и аэропортов с участием государственного и частного секторов. В целях решения проблем обеспечения безопасности дорожного движения будет создан национальный совет.

36. **Исламская Республика Иран** уделяет основное внимание транспорту, включая совершенствование сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог в ходе своего четвертого Пятилетнего плана развития (2005-2009 годы) и в рамках двадцатилетней концепции развития. Транспортные коридоры между Севером и Югом и Востоком и Западом, проходящие через Исламскую Республику Иран, играют немалую роль в обеспечении транспортного сообщения с Центральной Азией, Западной Азией, Южной Азией и Европой.

37. **Япония** информировала о своих политических инициативах, направленных на совершенствование международной логистики и развитие инфраструктуры на основе международного сотрудничества. Безопасность дорожного движения также находится в центре ее внимания в секторе транспорта и логистики. Международный туризм считается одним из инструментов углубления взаимопонимания и активизации экономического развития. Делегация выразила готовность поделиться своим опытом в этих областях.

38. **Лаосская Народно-Демократическая Республика** разработала перспективную политику, направленную на то, чтобы превратить себя из страны, не имеющей выхода к морю, в "сухопутный мост" в субрегионе Большого Меконга. С международной помощью в этой стране были построены крупные автомобильные дороги и мосты в целях повышения провозной способности. Она также предпринимает усилия по разработке правовой базы для упрощения международных перевозок.

39. **Малайзия** сообщила о своем пятилетнем плане по развитию комплексной транспортной инфраструктуры в целях уменьшения загруженности дорог и загрязнения окружающей среды, а также о своих достижениях в деле уменьшения показателей смертности в результате дорожно-транспортных происшествий до 4 человек на 10 000 транспортных средств за период с 1996 года по 2005 год и о своих планах снизить этот показатель к 2010 году вдвое. Правительство Малайзии также повысило эффективность железнодорожных сообщений и продолжает работать над развитием железнодорожного сообщения Сингапур-Куньмин.

40. **Мальдивы** подчеркнули важность развития транспорта для островного государства и проинформировали Конференцию о завершении исследований по развитию транспорта. Была также подчеркнута необходимость рассмотрения долгосрочных перспектив финансирования инвестиций в секторе транспорта. Кроме того, была выражена потребность в международной помощи для решения задач развития транспорта в регионе.

41. **Монголия** придает большое значение развитию своей инфраструктуры, особенно в дорожно-транспортном секторе, который может не только удовлетворять внутренние потребности, но и поддерживать региональное сотрудничество. Она также работает над повышением пропускной способности своей железнодорожной сети, которая обеспечивает один из кратчайших маршрутов между Европой и Азией. Правительство Монголии также работает над решением проблем безопасности дорожного движения.

42. **Мьянма** провела серию мероприятий, касающихся автомобильных дорог, железных дорог и портов, а также содержит и модернизирует четыре Азиатских автомобильных маршрута, пролегающих по ее территории. Страна нуждается в технической и финансовой помощи ее партнеров, чтобы воспользоваться всеми преимуществами своего географического положения и стать "сухопутным мостом" между Юго-Восточной Азией и Южной Азией.

43. Перед **Науру** стоит задача обеспечения основных пассажирских и грузовых перевозок воздушным и морским транспортом на большие расстояния и с низкими объемами. Нехватка надлежащего внутреннего общественного транспорта также составляет существенную проблему. Двусторонняя помощь способствует развитию транспортного сектора. Полезным было бы налаживание более тесного сотрудничества между малыми островными государствами в Тихоокеанском субрегионе, обеспечение доступа к опыту, специальным знаниям и технологии из более развитых стран-партнеров и создание форума для рассмотрения особых субрегиональных вопросов.

44. **Непал** имеет концепцию развития транспортной системы, которая будет способствовать как национальной интеграции, так и борьбе с бедностью. В секторе транспорта в настоящее время осуществляется политика, которая позволит увеличить общую площадь территории, обслуживаемой транспортом, сократить время перевозок, сэкономить средства и создать надлежащую, безопасную и не требующую больших затрат инфраструктуру. Непал рассматривает вопрос о целесообразности расширения своей железнодорожной сети и стремится обеспечить участие частного сектора в развитии сектора транспорта.

45. **Филиппины** развернули инициативы, направленные на установление сообщений между крупными островами страны одним видом воздушного и морского транспорта и путем создания морских магистралей на основе использования системы интермодального транспорта, что даст возможность автомобильному транспорту передвигаться с Севера на Юг по автомобильным дорогам и на морских транспортных паромов с горизонтальной накаткой. В настоящее время страна ввела либерализованный режим получения льгот гражданской авиацией в Международном аэропорту «Диосдадо магапагал» для стран, имеющих соглашения о воздушных перевозках с Филиппинами.

46. **Пакистан** разработал 20-летний генеральный план в области транспорта для обеспечения скоординированного развития всех видов транспорта и поддержания темпов роста ВВП на уровне 7-8 процентов в год. В настоящее время он разрабатывает комплексную и всестороннюю национальную политику в области транспорта. Продолжается модернизация железных и автомобильных дорог для установления сообщений с соседними странами. Были построены два дополнительных сухопутных порта для облегчения торговли с Афганистаном. Пакистан придает особое значение налаживанию партнерских отношений между государственным и частным секторами с целью привлечения инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры.

47. **Республика Корея** сообщила о своих усилиях по созданию эффективной транспортной и логистической системы путем проведения политики по расширению числа объектов инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, воздушного и морского транспорта параллельно с политикой по содействию эффективным транспортным операциям высокого качества с использованием передовой информационно-коммуникационной технологии.

48. **Российская Федерация** уделяет приоритетное внимание развитию автодорожной, железнодорожной, портовой и интермодальной инфраструктуры, а также согласованию транспортного законодательства, оптимизации процедур пересечения границ и расширению логистических услуг в рамках федеральной программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», общий объем инвестиций в которую составит 160 млрд. долл. США. Она также работает над развитием устойчивых транспортных сообщений между Европой, Азией и Ближним Востоком.

49. По мнению **Сингапура**, безопасность дорожного движения является важным приоритетом, и в связи с этим он создал комитет по безопасности дорожного движения. Удовлетворительными темпами проходит реализация плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения. Он также внедрил и применяет Международный кодекс безопасности судов и портовых сооружений ММО и поощряет региональное сотрудничество в целях повышения безопасности.

50. **Шри-Ланка** уделяет повышенное внимание развитию автомобильного и железнодорожного транспорта и логистики, используя различные механизмы финансирования для удовлетворения растущих потребностей экономики и реализации правительственной политики в области развития, как указывается в программе «Махинда Чинтхана». Серьезное внимание уделяется также безопасности дорожного движения. В стране создан национальный совет по безопасности дорожного движения и учрежден соответствующий фонд.

51. **Таджикистан** сделал развитие транспортной инфраструктуры, особенно автомобильных дорог, национальным приоритетом в соответствии с Алматинской программой действий. Он планирует провести анализ основных маршрутов с использованием методологии ЭСКАТО и сфокусировать свое внимание на мультимодальных контейнерных перевозках, модернизации маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог на своей территории и присоединении к транспортным конвенциям, упомянутым в резолюции 48/11 ЭСКАТО. В качестве приоритета была также упомянута модернизация железнодорожного подвижного состава.

52. **Таиланд** придает большое значение развитию устойчивых, экологически безопасных и экономичных транспортных средств, поскольку железнодорожный и водный транспорт играют более активную роль в качестве неотъемлемой части системы мультимодальных перевозок и логистики. Важной чертой политики является налаживание связей между своей транспортной сетью и сетями соседних стран.

53. **Тимор-Лешти** принял национальные планы в области транспорта и уделяет особое внимание решению проблемы нехватки квалифицированных кадров. Он просил секретариат оказать ему помощь в наращивании потенциала путем подготовки кадров, передачи ноу-хау, проведения практикумов и семинаров, организуемых в интересах всего региона ЭСКАТО.

54. **Турция** проводит политику улучшения транспортных сообщений с соседними странами и осуществляет различные проекты по восполнению отсутствующих звеньев и модернизации маршрутов сети Трансазиатских железных дорог, пролегающих по ее территории. Турция играет важную роль, обеспечивая надежные транспортные маршруты и услуги между Европой и Азией, и поэтому такие транспортные маршруты, как сеть Азиатских автомобильных дорог и автомобильные дороги, управляемые с помощью ИКТ, имеют межконтинентальный характер.

55. **Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)** подходит к решению вопросов упрощения транспортных и торговых операций на комплексной основе. Для эффективного использования существующей и новой инфраструктуры решающее значение имеет устранение нефизических помех, мешающих перевозкам. В этой области ЮНКТАД уже давно сотрудничает с ЭСКАТО.

56. Представитель **Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ)** информировал участников об организационной структуре и функциях этой Конференции.

Уже долгое время она является форумом для выработки перспективных стратегий на общеевропейском уровне, а также форумом, опирающимся на концепцию «мягкого права», для сотрудничества на политическом уровне. ЕКМТ публикует совместные исследования в области транспортной политики, а также проводит независимые исследования по широкому кругу вопросов. ЕКМТ выразила готовность предоставить секретариату и странам – членам ЭСКАТО всевозможную помощь, предоставив в их распоряжение имеющиеся политические и научно-исследовательские материалы.

57. Конференция с удовлетворением отметила ценную роль **Азиатского института развития транспорта** (АИРТ) в организации учебных курсов для сотрудников железнодорожного сектора из Южной и Юго-Восточной Азии в целях оказания помощи в развитии сети Трансазиатских железных дорог.

58. **Международный союз автомобильного транспорта** (МСАТ) подчеркнул важность для отрасли автомобильного транспорта устранения нефизических препятствий и развития международной комплексной системы перевозок, способствующей развитию сетей производства и распределению и международной торговли. МСАТ указал на свою готовность сотрудничать с секретариатом по таким вопросам, как установление международных стандартов профессиональной подготовки операторов транспортных компаний и водителей.

В. Доклад Совещания старших государственных должностных лиц

(Пункт 5 повестки дня)

59. Конференция рассмотрела доклад Совещания старших государственных должностных лиц по подготовке к Конференции министров по транспорту, которое проходило 6-8 ноября 2006 года в Пусане, Республика Корея, в том виде, в каком он приводится в документе E/ESCAP/MCT/1, и единогласно утвердила содержащиеся в нем выводы и рекомендации.

С. Прочие вопросы

(Пункт 6 повестки дня)

60. Конференция выразила признательность правительству Республики Корея за организацию следующих параллельных мероприятий: а) Азиатско-Тихоокеанского бизнес-форума 2006 года по транспорту и логистике; б) Международной ярмарки транспортных и логистических услуг 2006 года; в) четырнадцатой Корейской конференции по логистике; г) Конференции по наземным транспортным маршрутам в Азии; и е) специальной сессии по интеллектуальным транспортным системам на основе слияния транспортной технологии (ТТ) и информационной технологии (ИТ).

61. Другим важным событием, которое произошло во время Конференции, стала церемония подписания Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог. Соглашение было подписано следующими 18 участвующими государствами-членами: Азербайджаном, Арменией, Вьетнамом, Индонезией, Ираном (Исламской Республикой), Казахстаном, Камбоджей, Китаем, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Монголией, Непалом, Республикой Корея, Российской Федерацией, Таджикистаном, Таиландом, Турцией, Узбекистаном и Шри-Ланкой.

62. Никакие прочие вопросы не поднимались.

D. Проект декларации министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе

(Пункт 7 повестки дня)

63. На рассмотрение Конференции был представлен проект декларации министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе (E/ESCAP/MCT/1, приложение 1).

64. Конференция с удовлетворением отметила, что проект декларации был разработан в сотрудничестве с Рабочей группой Консультативного комитета постоянных представителей и других представителей, назначенных членами Комиссии (ККПП), и что его члены получили руководящие указания в отношении содержания и формулировок проекта из соответствующих столиц.

65. Конференция подчеркнула важность безопасности дорожного движения и настоятельно призвала страны принять надлежащие меры в целях повышения безопасности дорожного движения в регионе.

66. Конференция приняла Декларацию министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе путем аккламации. Декларация приводится в главе IV доклада.

E. Проект Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе

(Пункт 8 повестки дня)

67. На рассмотрение Конференции был представлен проект Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (E/ESCAP/MCT/1, приложение 2).

68. Конференция с удовлетворением отметила, что декларация была разработана в сотрудничестве с Рабочей группой ККПП и что его члены проконсультировались с соответствующими столицами в отношении содержания и формулировок проекта.

69. Конференция одобрила региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2007-2011 годы, которая прилагается к проекту декларации. Кроме того, участники Конференции просили секретариат разработать, консультируясь с государствами-членами, систему оценки для этой Программы с использованием базовых показателей.

70. Конференция пришла к мнению, что проект декларации обеспечил четкие рамки для содействия развитию регионального сотрудничества в поддержку социально-экономического развития в регионе и тем самым решения все более сложных проблем глобализации.

71. Конференция приняла путем аккламации Пусанскую декларацию о развитии инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Региональную программу действий для этапа I (2007-2011 годы). Декларация приводится в главе V настоящего доклада.

III. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ КОНФЕРЕНЦИИ

A. Открытие, продолжительность и организация работы Конференции

72. Конференция министров по транспорту проводилась в Пусане, Республика Корея, 10-11 ноября 2006 года.

73. Мэр города Пусана г-н Хур Нам Сик приветствовал делегации. Исполнительный секретарь ЭСКАТО зачитал послание Генерального секретаря Организации Объединенных Наций и выступил с заявлением. Его Превосходительство г-н Чу Бюн Джик, министр строительства и транспорта Республики Корея, открыл Конференцию и выступил с речью.

Приветственное слово мэра города Пусана

74. Мэр города Пусана тепло приветствовал всех участников Конференции. Он заявил, что Пусан давно служит логистическим и транспортным узлом в Северо-Восточной Азии, и выразил надежду на то, что стремление Пусана взять на себя новую роль глобального транспортного центра внесет вклад в содействие процветанию в Азиатско-Тихоокеанском регионе и миру во всем мире. По его мнению, проект по сети Трансазиатских железных дорог представляет собой одно из средств обеспечения процветания в регионе, и город Пусан предпримет все усилия для успешного осуществления проекта путем совершенствования своей инфраструктуры транспорта и логистики.

Послание Генерального секретаря Организации Объединенных Наций

75. В своем послании Генеральный секретарь выразил признательность правительству и народу Республики Корея за проведение в своей стране этого регионального мероприятия. Он заявил, что успехи в области транспорта будут способствовать повышению производительности труда, сокращению расходов и развитию торговли, стимулируя тем самым экономическое и социальное развитие.

76. Генеральный секретарь отметил, что нищета и неравенство в странах и неравенство между ними – это проблемы, которые вызывают глубокую озабоченность в Азиатско-Тихоокеанском регионе, что подчеркивает стоящую перед регионом задачу, заключающуюся в достижении всех сформулированных в Декларации тысячелетия целей развития к 2015 году. В этой связи устойчивый транспорт призван сыграть немаловажную роль в содействии усилиям региона, направленным на достижение этих целей, путем расширения доступа к возможностям, услугам и рынкам для всех. Конференция являет собой чрезвычайно полезный форум для выработки общей концепции комплексной системы регионального транспорта, при этом подписание Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог станет знаменательной вехой на пути сотрудничества между странами. Со своей стороны, Организация Объединенных Наций сделает все возможное для того, чтобы помочь региону претворить в жизнь свою концепцию транспорта в интересах развития.

Заявление Исполнительного секретаря ЭСКАТО

77. Исполнительный секретарь выразил искреннюю признательность правительству и народу Республики Корея, принявшим эту Конференцию в Пусане, который является не только крупнейшим морским портом в Республике Корея, но и начальным пунктом сети Трансазиатских железных дорог. Он выразил признательность министру строительства и

транспорта Республики Корея за то, что он почтил Конференцию своим присутствием. Он также с благодарностью отметил присутствие мэра города Пусан.

78. Исполнительный секретарь отметил, что улучшение транспортных связей лежит в основе регионального сотрудничества для достижения на национальном и региональном уровне целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и решения связанных с глобализацией задач. В этом контексте Конференция предлагает возможность для того, чтобы сделать крупный шаг на пути к созданию комплексной международной системы интермодальных перевозок и логистических услуг, которая будет способствовать не только достижению в регионе целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, но и обеспечению беспрепятственной связи через транспортные артерии между азиатскими портами и европейскими рынками, что особенно важно для районов, не имеющих выхода к морю. В этой связи он призвал делегации использовать предоставившуюся возможность, чтобы рекомендовать пути превращения ЭСКАТО в более эффективный инструмент для дальнейшего достижения целей и решения задач в области развития транспорта в регионе.

Вступительная речь министра строительства и транспорта Республики Корея

79. Министр строительства и транспорта Республики Корея приветствовал делегации и с признательностью отметил высокий уровень участия в Конференции.

80. Министр отметил высокие темпы интеграции мировой экономики и превращения ее в новый рынок на основе либерализации и более частых взаимных обменов. В частности, динамичный рост, наблюдаемый в Азиатско-Тихоокеанском регионе, объясняется высокими темпами развития транспорта и логистики. Присутствие столь большого числа высокопоставленных руководителей секторов транспорта и логистики на этой Конференции поможет создать атмосферу, которая будет способствовать расширению регионального сотрудничества в этих секторах. Со своей стороны, правительство Республики Корея приложит все усилия для активизации регионального сотрудничества в этих секторах и окажет всяческую поддержку осуществлению программ ЭСКАТО, что будет способствовать дальнейшему процветанию региона.

В. Участники

81. В работе Конференции приняли участие представители следующих членов и ассоциированных членов ЭСКАТО: Австралии, Азербайджана, Армении, Брунея–Даруссалама, Бутана, Вануату, Вьетнама, Индии, Индонезии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Камбоджи, Китая, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Мальдивских Островов, Монголии, Мьянмы, Науру, Непала, Пакистана, Папуа – Новой Гвинеи, Республики Корея, Российской Федерации, Самоа, Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Таиланда, Тимора-Лешти, Тонга, Турции, Узбекистана, Фиджи, Филиппин, Франции, Шри-Ланки, Японии, Гонконга (Китай) и Макао (Китай).

82. Присутствовали также представители следующих органов и специализированных учреждений системы Организации Объединенных Наций: Управления по правовым вопросам и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

83. В качестве наблюдателей присутствовали представители следующих межправительственных организаций, неправительственных организаций и прочих организаций: Азиатского банка развития, Европейской конференции министров транспорта,

Международной ассоциации общественного транспорта, Азиатского института развития транспорта, Международной ассоциации портов и гаваней, Международной ассоциации воздушного транспорта, Института развития инфраструктуры, Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца, Международного союза автомобильного транспорта, Ассоциации экспедиторов грузов АСЕАН, Корейского института морского транспорта, Корейского института исследований в области железнодорожного транспорта и Корейского транспортного института.

84. Присутствовал наблюдатель от следующей организации частного сектора: компании «Санг Йонг инжиниринг энд констракшен ко. лимитид».

С. Выборы должностных лиц

85. Конференция избрала Председателем Его Превосходительство г-на Чу Бюн Джика (Республика Корея). В соответствии со сложившейся практикой она приняла решение избрать заместителями Председателя следующих глав делегаций: Его Превосходительство г-на Гранта Бегларяна (Армения), Его Превосходительство г-на Зию Маммадова (Азербайджан), Его Превосходительство г-на Кинзанга Дорджи (Бутан), Его Превосходительство г-на Сана Чантхола (Камбоджа), Его Превосходительство г-на Чжиги Вана (Китай), Его Превосходительство г-на Сигетаро Ямамото (Япония), Его Превосходительство г-на Соммада Пхолсена (Лаосская Народно-Демократическая Республика), Его Превосходительство г-на Датунка Дугласа Уггаха Эмбаса (Малайзия), Его Превосходительство г-на Ибрагима Зухайра (Мальдивские Острова), Его Превосходительство г-на Тс. Тсенгела (Монголия), Его Превосходительство генерал-майора Аунга Мина (Мьянма), Дistinguished г-на Киерена Кеке (Науру), Его Превосходительство г-на Гопала Мана Шрестху (Непал), Его Превосходительство г-на Рашида Ахмеда (Пакистан), Его Превосходительство г-на Александра Мишарина (Российская Федерация), Ее Превосходительство г-жу Лим Хви Хуа (Сингапур), Его Превосходительство г-на Абдула Фози (Шри-Ланка), Его Превосходительство г-на Абдурахима Ашуровича Ашурова (Таджикистан), Его Превосходительство г-на Инасио Фрейтас Морейру (Тимор-Лешти), Его Превосходительство г-на Сансерна Вонгчаума (Таиланд) и Его Превосходительство г-на Пхама Тхе Минха (Вьетнам). Докладчиком был избран г-н У Кхин Маунг (Мьянма).

Д. Повестка дня

86. Совещание утвердило следующую повестку дня:

1. Открытие Конференции.
2. Выборы должностных лиц.
3. Утверждение повестки дня.
4. Программные прения по вопросам развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и осуществления Региональной программы действий для этапа II (2002-2006 годы) Делийского плана действий по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

5. Доклад Совещания старших государственных должностных лиц:
 - a) концепция развития сектора транспорта в Азии;
 - b) региональное сотрудничество в развитии инфраструктуры в интересах создания международной комплексной системы смешанных перевозок в Азии;
 - c) на пути к беспрепятственному и эффективному движению грузов и пассажиров на основе принятия комплексных мер по упрощению порядка перевозок;
 - d) условия, способствующие развитию транспортной логистики;
 - e) финансирование транспортной инфраструктуры и партнерские связи между государственным и частным секторами;
 - f) транспорт и цели развития, сформулированные в Декларации тысячелетия.
6. Прочие вопросы.
7. Принятие декларации министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе.
8. Принятие декларации министров по транспорту, включая региональную программу действий для этапа I (2007-2011 годы).
9. Утверждение доклада Конференции.

Е. Утверждение доклада

87. Конференция министров по транспорту утвердила доклад о своей работе 11 ноября 2006 года. В ходе процедуры утверждения она выразила глубокую признательность и благодарность народу и правительству Республики Корея за то, что они приняли у себя настоящую Конференцию.

IV. ДЕКЛАРАЦИЯ МИНИСТРОВ О ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ

Мы, министры транспорта членов и ассоциированных членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, участвующие в работе Конференции министров по транспорту, проходящей в Пусане, Республика Корея, 6-11 ноября 2006 года,

ссылаясь на резолюции 57/309 от 22 мая 2003 года и 58/9 Генеральной Ассамблеи от 5 ноября 2003 года о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения и 58/289 от 14 апреля 2004 года и 60/5 от 26 октября 2005 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире,

напоминая о том, что Генеральная Ассамблея в своей резолюции 58/289 предложила Всемирной организации здравоохранения, действуя в тесном сотрудничестве с

региональными комиссиями Организации Объединенных Наций, выполнять в рамках системы Организации Объединенных Наций функции координатора по вопросам безопасности дорожного движения,

принимая во внимание «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма», в котором указывается, что ежегодно во всем мире в результате дорожно-транспортных происшествий погибает 1,2 млн. человек, а 50 млн. человек получают травмы,

принимая во внимание также тот факт, что, согласно приведенному в докладе прогнозу, если не будут приняты новые обязательства по предупреждению, эти цифры могут возрасти примерно на 65 процентов в следующие 20 лет, что сделает дорожно-транспортный травматизм одной из трех основных причин глобального бремени заболевания,

будучи обеспокоенными тем, что около половины всех смертельных случаев и травм на дорогах во всем мире наблюдается в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а большинство жертв – это уязвимые участники дорожного движения, такие, как пешеходы, дети и мотоциклисты,

отмечая быстрые темы развития инфраструктуры автомобильного транспорта и автомобилизации в регионе, что подразумевает сопутствующий этому рост дорожно-транспортного травматизма и смертности,

будучи глубоко обеспокоенными человеческими страданиями, социальными последствиями и тяжелым бременем дорожно-транспортных происшествий, которое ложится на бедноту, а также их последствиями для национального экономического развития, которые, согласно оценкам, выливаются в потерю 1-3 процентов валового национального продукта,

сознавая, что уже достигнут значительный прогресс в этом отношении,

признавая, что Стороны Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог будут всемерно учитывать вопросы безопасности дорожного движения при развитии сети,

признавая также, что безопасность дорожного движения является вопросом государственной политики, имеющим важнейшее значение, который требует проявления сильной политической воли и эффективного вмешательства, для того чтобы значительно снизить смертность, травматизм и связанные с этим человеческие страдания,

постановляем сохранить 600 000 человеческих жизней и предупреждать размерное число случаев серьезного травматизма на дорогах Азиатско-Тихоокеанского региона в течение периода 2007-2015 годов,

предлагаем членам и ассоциированным членам Комиссии в этой связи воплотить в жизнь рекомендации, содержащиеся во *Всемирном докладе о предотвращении дорожно-транспортного травматизма*, в соответствии с резолюцией 60/5 Генеральной Ассамблеи от 26 октября 2005 года о повышении безопасности дорожного движения,

предлагаем также членам и ассоциированным членам Комиссии решать вопросы безопасности дорожного движения путем принятия следующих мер:

- a) придания безопасности дорожного движения приоритетного значения в политике;
- b) повышения безопасности дорог для уязвимых участников дорожного движения, включая детей, граждан пожилого возраста, пешеходов, водителей немоторизованных транспортных средств, мотоциклистов, и людей с инвалидностью;
- c) повышения безопасности дорожного движения и снижения серьезности дорожно-транспортных происшествий (строительства «дорог, прощающих ошибки»);
- d) повышения безопасности транспортных средств и поощрения ответственной рекламы транспортных средств;
- e) совершенствования систем, регулирования и обеспечения соблюдения правил безопасности дорожного движения;
- f) расширения сотрудничества и налаживания партнерских связей;
- g) развития Азиатских автомобильных дорог как модели безопасности дорожного движения;
- h) проведения эффективной информационно-просветительской работы среди общественности, молодежи и водителей.

просим Исполнительного секретаря:

- a) придать первостепенное значение мобилизации ресурсов из внутренних и международных источников для осуществления положений настоящей Декларации;
- b) активизировать действующие инициативы в области безопасности дорожного движения, утвержденные на региональном и международном уровнях, и развернуть новые инициативы, особенно для повышения безопасности дорожного движения по сети Азиатских автомобильных дорог;
- c) тесно взаимодействовать со Всемирной организацией здравоохранения, другими региональными комиссиями и другими соответствующими международными и многосторонними организациями в деле осуществления положений настоящей Декларации и впредь содействовать сотрудничеству на основе синергизма с различными межправительственными, неправительственными и субрегиональными организациями, играющими все более важную роль в повышении безопасности дорожного движения и особенно с частным сектором;
- d) разработать на основе консультаций с членами и ассоциированными членами Комиссии комплекс целей, задач и показателей, которые следует достичь к 2015 году, с тем чтобы контролировать и оценивать прогресс в деле повышения безопасности дорожного движения;
- e) способствовать сетевому взаимодействию национальных и субрегиональных организаций, поддерживающих осуществление настоящей Декларации.

V. ПУСАНСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ О РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТА В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ

Мы, министры транспорта членов и ассоциированных членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, участвующие в Конференции министров по вопросам транспорта в Пусане, Республика Корея, 6-11 [10-11] ноября 2006 года,

признавая возрастающее значение глобализации, а также значительный рост производства, торговли и инвестиций, переживаемый многими странами Азиатско-Тихоокеанского региона,

подчеркивая ту кардинальную роль, которую играют действенные, надежные и экономически выгодные транспортные услуги, включающие инфраструктуру, упрощение процедур и логистику, в поддержке дальнейшего роста благодаря повышению конкурентоспособности экспорта и сокращению расходов на импорт,

отмечая, что рост происходит в основном в прибрежных районах, где имеются хорошо развитые региональные и межрегиональные морские транспортные сообщения, а также международные сети поставок и производства,

будучи убежденными в той важной роли, которую играют «сухопутные порты» в развитии международной комплексной интермодальной системы, и в том, что они могут стать центрами экономического развития, особенно в странах, не имеющих выхода к морю, и отдаленных от побережья обширных внутренних районах,

приветствуя успешное региональное сотрудничество, благодаря которому были формализованы межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог¹ и сети Трансазиатских железных дорог,² которые являются важными элементами в развитии международной комплексной системы интермодального транспорта, в которой нуждается регион для решения все более сложных задач глобализации,

признавая, что все преимущества международной комплексной системы интермодального транспорта не будут реализованы до тех пор, пока не будет найдено всестороннее решение вопросов физической инфраструктуры, включая автомобильные, железнодорожные, внутренние водные пути, морские перевозки, сухопутные порты, аэропорты, морские порты и информационно-коммуникационную технологию, а также вопросов, имеющих нефизический характер, включая мультимодальные транспортные операции, таможенную очистку, банковские и иные коммерческие сети,

отмечая, что вопросами, касающимися выявления возможных недостатков в области обеспечения безопасности перевозок на национальном уровне и оказанию государствам по их просьбе помощи в устранении этих недостатков, занимаются Международная морская организация, Всемирная таможенная организация и Международная организация гражданской авиации,

признавая необходимость мобилизовать финансовые ресурсы и улучшить организационные основы для развития необходимой физической и нефизической инфраструктуры,

¹ См. резолюцию 60/4 Комиссии от 28 апреля 2004 года.

² Резолюция 62/4 Комиссии от 12 апреля 2006 года, приложение.

подчеркивая, что долгосрочная региональная стратегия развития транспорта может эффективно способствовать региональному сотрудничеству и развитию, как это продемонстрировал Делийский план действий по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 1997-2006 годы,³

ссылаясь на Декларацию тысячелетия Организации Объединенных Наций⁴ и итоги Всемирного саммита 2005 года,⁵ в которых главы государств и правительств подтвердили свою решимость добиваться своевременной и полной реализации целей и задач в области развития, согласованных на крупных конференциях и саммитах Организации Объединенных Наций, включая цели, согласованные на Саммите тысячелетия и известные как цели развития, сформулированные в Декларации тысячелетия,

подчеркивая в этом контексте большой вклад, который вносят транспортная инфраструктура и услуги в достижении целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия,

ссылаясь на Алматинскую программу 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,⁶

воодушевленные глубоким влиянием Сеульской декларации о развитии инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе,⁷ которая привела к активному и конструктивному участию членов и ассоциированных членов Комиссии в расширении регионального сотрудничества в целях развития транспортной инфраструктуры и услуг,

1. *постановляем*, что для эффективного решения растущих задач глобализации соответствующие государственные органы наших стран будут разрабатывать и осуществлять транспортную политику на национальном, субрегиональном и региональном уровнях в соответствии со следующими принципами:

a) формулирование комплексной политики и основ для принятия решений, исходя из стратегической оценки экономических, экологических, социальных аспектов и аспектов, связанных с нищетой;

b) разработка международной комплексной системы интермодального транспорта и логистики, способствующей достижению долгосрочной цели регионального сотрудничества, в интересах сетей производства и распределения, а также международной торговли;

c) уделение приоритетного внимания капиталовложениям в сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, включая интермодальные соединения их с сетями водного и воздушного транспорта;

³ Резолюция 51/8 Комиссии от 1 мая 1995 года, приложение.

⁴ Резолюция 55/2 Генеральной Ассамблеи от 8 сентября 2000 года.

⁵ Резолюция 60/1 Генеральной Ассамблеи от 16 сентября 2005 года.

⁶ Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года (A/CONF.202/3), приложение I.

⁷ E/ESCAP/1249, глава IV.

d) поощрение развития экономической и логистической деятельности в интермодальных перевалочных пунктах, особенно в центрах производства и потребления, и вокруг морских и сухопутных портов;

e) мобилизация финансовых ресурсов на развитие, содержание и эксплуатацию транспортной системы из всевозможных источников, включая партнерские отношения с частным сектором и прочие финансовые механизмы;

2. *принимаем* Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы), содержащуюся в приложении к настоящей декларации;

3. *подтверждаем* нашу поддержку осуществлению Алматинской программы действий в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю и развивающихся стран транзита;

4. *предлагаем* членам и ассоциированным членам Комиссии, международным учреждениям, занимающимся финансированием, странам-донорам, заинтересованным учреждениям Организации Объединенных Наций, другим соответствующим международным организациям, субрегиональным организациям и частному сектору, принять участие в осуществлении Региональной программы действий и оказать ей финансовую поддержку;

5. *просим* Исполнительного секретаря:

a) оказывать помощь странам-членам и ассоциированным странам членам в достижении долгосрочной цели создания международной комплексной системы интермодального транспорта и логистики, которая необходима для решения все более сложных задач глобализации;

b) уделять приоритетное внимание осуществлению этапа I (2007-2011 годы) Региональной программы действий, включая мобилизацию и размещение ресурсов;

c) обеспечить эффективную координацию с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и многосторонними учреждениями, а также субрегиональными организациями, включая Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии, Организацию экономического сотрудничества, секретариат форума Тихоокеанских островов, Ассоциацию регионального сотрудничества стран Южной Азии и Шанхайскую организацию сотрудничества;

d) действенно сотрудничать с международными и региональными финансирующими учреждениями, многосторонними и двусторонними донорами и международными организациями и, в случае необходимости, изыскать возможные иные инновационные источники финансирования осуществления Региональной программы действий;

e) на постоянной основе определять и оценивать результативность Региональной программы действий и представлять доклады и рекомендации Комиссии на ее шестьдесят четвертой сессии и последующих сессиях до окончания Региональной программы действий;

f) провести в 2011 году оценку осуществления этапа I Региональной программы действий в качестве важного и нужного шага в деле подготовки к этапу II (2012-2016 годы).

Приложение

РЕГИОНАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ДЕЙСТВИЙ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТА В АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ, 2007-2011 ГОДЫ

За последнее десятилетие страны – члены ЭСКАТО получили значительную выгоду от процесса глобализации. Многие успешные результаты были получены за счет улучшения систем перевозок.

Сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, получившие официальный статус на основе соответствующих межправительственных соглашений,^{a,b} являются основными элементами для создания международной комплексной интермодальной транспортной и логистической системы в качестве долгосрочной перспективы для развития сектора транспорта в целях решения растущих задач глобализации.

Для продвижения в процессе создания международной комплексной интермодальной транспортной системы необходимо решить на всеобъемлющей основе вопросы, касающиеся физической инфраструктуры, включая автомобильные и железные дороги, внутренние водные пути, морской транспорт, сухопутные порты, аэропорты, морские порты и информационно-коммуникационную технологию, а также нефизические вопросы, включая мультимодальные транспортные операции, таможенную очистку, банковские и другие коммерческие сети, которые нацелены на улучшение инфраструктуры, меры по облегчению пересечения границ и транзита и логистические системы.

В ходе этого процесса необходимо решить многие задачи глобализации. Для решения этих задач требуются согласованные усилия стран – членов и учреждений Организации Объединенных Наций, межправительственных организаций, субрегиональных организаций и профессиональных ассоциаций, связанных с транспортом.

В ходе осуществления Региональной программы действий (2002-2006 годы) Делийского плана действий по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе^c секретариат ЭСКАТО работал в тесной связи с а) некоторыми основными учреждениями Организации Объединенных Наций, включая ЭКА, ЕЭК, ЭКЛАК, ЭСКЗА, ИКАО, МОТ, ИМО, МСЭ, ЮНЭЙДС, ЮНКТАД, ПРООН, ВПС и Всемирный банк; б) межправительственными организациями, включая АБР, АТЭС, ЕБРР, ИБР и ОСЖД; в) субрегиональными организациями, включая АСЕАН, ОЭС, МК – ТРАСЕКА, секретариат Форума тихоокеанских островов, СААРК, ШОС и ТРАДП; д) неправительственными организациями, включая МДФ, МСАД и МСЖД; и е) другими сотрудничающими учреждениями, включая АИРД, ЦПД, ИРИ, КИМС и ИТК. Дальнейшее сотрудничество и координация действий между ЭСКАТО и этими организациями в значительной степени расширит перспективы успешного осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта, 2007-2011 годы.

^a См. резолюцию Комиссии 60/4 от 28 апреля 2004 года.
^b Резолюция Комиссии 62/4 от 12 апреля 2006 года, приложение.
^c E/ESCAP/1249, глава IV, приложение I.

1. РЕКОМЕНДАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ПОЛИТИКИ НА УРОВНЕ МИНИСТРОВ

Директивы на уровне министров в отношении политики имеют главное значение для успешное разработки взаимовыгодной политики в секторе транспорта и развития транспортной инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе в целях удовлетворения общих экономических и социальных интересов. С учетом быстрых изменений в регионе и необходимости в получении своевременных директив в отношении политики для достижения прогресса в секторе транспорта^d министры могли бы рассмотреть возможность создания формального регионального механизма для содействия тесному сотрудничеству и более частным встречам для решения этих вопросов.

Учреждение регулярного совещания или форума азиатских министров транспорта по аналогии с Европой, где Организация экономического сотрудничества и развития и некоторые государства-члены выступают в качестве секретариата Европейского комитета министров транспорта, оказало бы дополнительную помощь членам и ассоциированным членам ЭСКАТО в их совместных усилиях по совершенствованию транспортных систем во всем регионе. В этой связи Европейский комитет министров транспорта может выступить в качестве полезного примера. Аналогичный орган, приспособленный к условиям Азиатско-Тихоокеанского региона, мог бы проводить совещания каждые два или три года, а его секретариатом могла бы быть ЭСКАТО.

1.1 Форум азиатских министров транспорта

Ближайшая цель: содействие региональному сотрудничеству и лидерству в разработке политики на уровне министров для модернизации сектора транспорта как одной из ключевых движущих сил регионального развития

Мероприятия:

1. Регулярные совещания министров транспорта стран Азии
2. Рассмотрение министрами политики развития сектора транспорта в регионе и вынесение рекомендаций в отношении такой политики

Показатели достижения цели:

1. Участие на высоком политическом уровне в работе совещаний министров транспорта стран Азии
2. Отраженные в документах решения министров транспорта, позволяющие добиться более высокого уровня координации и согласованности между странами по вопросам, представляющим взаимную выгоду

2. РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Для реализации новых возможностей развития экономики и торговли, создаваемых глобализацией, странам необходимо обеспечивать эффективную транспортную инфраструктуру и услуги для получения доступа к региональным и глобальным рынкам. Несмотря на значительный прогресс, достигнутый в развитии региональных транспортных

^d Совещания министров транспорта ЭСКАТО созываются как минимум раз в пять лет.

сетей, необходимо повысить уровень координации между различными видами транспорта, что позволит странам поддерживать более эффективные связи с международными производственными сетями и международными рынками.

2.1 Стимулирование и развитие/модернизация сети Азиатских автомобильных дорог

Ближайшая цель: стимулирование сети Азиатских автомобильных дорог за счет скоординированного планирования развития национальной автодорожной инфраструктуры, включая модернизацию сети

Мероприятия:

1. Совещания Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам
2. Обновление карт и базы данных Азиатских автомобильных дорог
3. Проведение инвестиционных исследований по участкам и сообщениям Азиатских автомобильных дорог в сотрудничестве с государствами-членами и организация инвестиционных форумов с участием международных и региональных финансирующих учреждений, многосторонних и двусторонних доноров, международных организаций и частного сектора в целях развития и модернизации сети Азиатских автомобильных дорог

Показатели достижения цели:

1. Расширение сети Азиатских автомобильных дорог за счет добавления к ней новых и модернизации существующих участков странами-участницами и ратификация/принятие/одобрение Соглашения по Азиатской автомобильной дороге дополнительными странами или их присоединение к нему
2. Признание в рамках национального планирования автомобильных дорог приоритетности сети Азиатских автомобильных дорог и предоставление информации для региональной базы данных
3. Расширение инвестиций на развитие и модернизацию сети Азиатских автомобильных дорог и увеличение протяженности и пропускной способности той доли сети Азиатских автомобильных дорог, которая отвечает минимальным стандартам

2.2 Стимулирование, развитие и ввод в эксплуатацию сети Трансазиатских железных дорог

Ближайшая цель: стимулирование сети Трансазиатских железных дорог с целью эффективных и устойчивых перевозок товаров и пассажиров

Мероприятия:

1. Совещания Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог

2. Сотрудничество между организациями железных дорог в отношении маршрутов Трансазиатских железных дорог и внедрения услуг по железнодорожным перевозкам
3. Обновление карт Трансазиатских железных дорог и создание базы данных
4. Инвестиционные исследования по участкам и сообщениям Трансазиатских железных дорог, включая «отсутствующие звенья», проводимые в сотрудничестве с государствами-членами и инвестиционными форумами с участием международных и региональных финансирующих учреждений, многосторонних и двусторонних доноров, международных организаций и частного сектора, в целях развития и модернизации сети Трансазиатских железных дорог

Показатели достижения цели:

1. Подписание/ратификация/принятие/одобрение странами Соглашения по Трансазиатской железной дороге и их присоединение к нему и участие в деятельности Рабочей группы
2. Количество демонстрационных пробегов контейнерных маршрутных поездов и услуг по международным железнодорожным перевозкам по маршрутам Трансазиатских железных дорог
3. Количество стран, предоставивших информацию для региональной базы данных
4. Расширение инвестиций на развитие и модернизацию маршрутов сети Трансазиатских железных дорог, включая строительство отсутствующих звеньев

2.3 Комплексный интермодальный подход к планированию перевозок и развитию инфраструктуры

Ближайшая цель: пропаганда комплексного подхода к планированию перевозок как неотъемлемой части международной комплексной системы интермодальных перевозок для Азии и центра развития экономики и торговли

Мероприятия:

1. Исследования и прогнозы в отношении интермодальных перевозок, призванные обозначить региональный контекст для регионального транспортного планирования и разработки региональной политики
2. Программные рекомендации по созданию внутренних контейнерных складов и сухопутных портов и информационной и коммуникационной инфраструктуры для комплексной сети интермодальных перевозок
3. Инвестиционные форумы по вопросам создания сетей с целью совершенствования обмена информацией в отношении предпринимательского и инвестиционного климата, идей и опыта

4. Совместные совещания рабочих групп по сетям Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог
5. Нарращивание потенциала при помощи семинаров, практикумов и учебных мероприятий

Показатели достижения цели:

1. Участие стран в проведении исследований и выработке рекомендаций по интермодальным перевозкам
2. Отражение в национальных планах предложений по развитию инфраструктуры интермодальных перевозок
3. Расширение финансовых возможностей, используемых государствами-членами, международными финансирующими учреждениями и другими заинтересованными сторонами, включая частный сектор
4. Положительные отклики участвующих в совещаниях стран-членов с документированием обмена опытом и передовой практикой
5. Использование странами итоговых материалов семинаров и практикумов в разработке национальных планов и стратегий в области транспорта

2.4 Управление транспортной инфраструктурой и ее содержание

Ближайшая цель: повышение национального потенциала в деле управления транспортной инфраструктурой и ее содержания

Мероприятия:

1. Публикация рекомендаций, включая примеры региональной передовой практики в области регулирования и эксплуатации транспортной инфраструктуры
2. Нарращивание потенциала при помощи семинаров, практикумов и учебных мероприятий

Показатели достижения цели:

1. Положительные отклики стран-членов и других пользователей на подготовленные материалы и включение соответствующих предложений в национальные программные заявления
2. Реализация странами рекомендаций ЭСКАТО

3. УПРОЩЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК

Для беспрепятственного и эффективного перемещения товаров и людей через границы в регионе необходимо тесное сотрудничество между министерствами и учреждениями и поддержка всех заинтересованных сторон, включая частный сектор.

Многосторонние правовые инструменты, касающиеся международных перевозок, могут обеспечить механизм для упрощения и согласования документации, формальностей и процедур при пересечении границ. Несмотря на определенный прогресс, достигнутый в этих областях, многое еще предстоит сделать для дальнейшего уменьшения задержек и расходов, связанных с пересечением границ в регионе.

3.1 Механизмы координации деятельности по упрощению перевозок

Ближайшая цель: развивать сотрудничество между всеми заинтересованными сторонами, участвующими в международных перевозках, на национальном и региональном уровнях в целях принятия скоординированных мер по упрощению перевозок.

Мероприятия:

1. Уточнение и публикация руководства по созданию или укреплению национальных механизмов координации деятельности по упрощению перевозок
2. Практикумы, семинары и консультационные услуги по вопросам создания или укрепления национальных координационных механизмов по упрощению перевозок
3. Региональные и субрегиональные форумы национальных координационных механизмов по упрощению перевозок

Показатели достижения цели:

1. Страны применяют руководства по национальным координационным механизмам по упрощению перевозок
2. Созданы или укреплены национальные координационные органы по упрощению перевозок
3. Обмен опытом и успешной практикой между национальными координационными органами по упрощению перевозок зафиксирован в документах

3.2 Правовая база международных перевозок

Ближайшая цель: помочь странам в создании надлежащего правового режима для упрощения международных наземных перевозок

Мероприятия:

1. Подготовка исследования по выполнению резолюции 48/11 Комиссии об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерах по облегчению перевозок и возможному включению в нее новых конвенций

2. Практикумы, семинары и консультативные услуги по вопросам присоединения к основным международным конвенциям, связанным с облегчением перевозок, и их осуществления
3. Руководства по составлению и выполнению соглашений о международных наземных перевозках
4. Совещания, учебные курсы и исследования для целей разработки и выполнения субрегиональных соглашений по упрощению международных наземных перевозок

Показатели достижения цели:

1. Принятие предложений о внесении изменений в резолюцию 48/11
2. Увеличение числа стран, присоединившихся к основным международным конвенциям, связанным с упрощением перевозок
3. Применение странами руководства по составлению и выполнению соглашений об упрощении перевозок
4. Подписание странами субрегиональных правовых документов по упрощению операций или присоединение к ним

3.3 Применение новых технологий

Ближайшая цель: добиваться упрощения/унификации процедур пересечения границ и документации международных перевозок и применения новых технологий, включая информационно-коммуникационную технологию

Мероприятия:

1. Исследование о результатах внедрения новых технологий, включая информационно-коммуникационную технологию, при осуществлении пограничного контроля и международных перевозок
2. Практикумы и семинары по применению новых технологий

Показатели достижения цели:

1. Практическое применение в странах выводов исследования о результатах внедрения новых технологий
2. Применение новых технологий при осуществлении пограничного контроля и международных перевозок

3.4 Средства для выявления узких мест и контроля за эффективностью применения мер по упрощению перевозок

Ближайшая цель: помочь странам выявить, локализовать и ликвидировать крупнейшие узкие места, препятствующие гладким и эффективным международным перевозкам.

Мероприятия:

1. Доводка средств диагностики и мониторинга за упрощением перевозок
2. Практикумы, семинары и учебные курсы по применению средств диагностики и мониторинга за упрощением перевозок

Показатели достижения цели:

1. Применение в странах доработанных средств диагностики и мониторинга за упрощением перевозок
2. Страны провели анализ времени и расходы на прохождение маршрутов и пересечение границ международным транспортом

3.5 Повышение квалификации транспортных операторов

Ближайшая цель: помочь странам повысить квалификацию специалистов в деле организации международных наземных транспортных операций

Мероприятия:

1. Поддержка создания национальных учебных центров по международным перевозкам и объединение их в региональные сети
2. Подготовка рекомендаций о содержании учебных курсов и учебных материалов по международным наземным перевозкам
3. Подготовка преподавателей для курсов по международным наземным перевозкам

Показатели достижения цели:

1. Участие в сети центров международных наземных перевозок
2. Выполнение центрами рекомендаций о содержании учебных курсов и материалов
3. Национальные и международные центры организуют учебные курсы

4. ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА

Индустрия логистических услуг в некоторых странах – членах ЭСКАТО – относительно новая индустрия, но уже можно извлечь уроки из примеров как успешной, так

и неудачной деятельности в регионе и за его пределами. В их числе оказание логистических услуг на практике, учет потребностей в инфраструктуре при разработке политики, устранение помех, информационно-коммуникационная технология, получение максимальных выгод от иностранных капиталовложений и управление процессом перемен в отрасли логистики.

Отсутствие общих стандартов, которые определяли бы деятельность экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок и компаний по оказанию логистических услуг, препятствует их развитию. В этой связи важно, чтобы правительства и предприятия этой отрасли сотрудничали друг с другом в целях эффективного управления процессом перемен, которые будут содействовать повышению эффективности работы. Создание эффективной национальной системы логистики можно стимулировать путем обмена накопленными частным сектором опытом и знаниями на национальных, региональных и международных форумах. Такие усилия, наряду с соответствующими программами по усилению потенциала, также будут способствовать повышению профессионализма и квалификации специалистов отрасли. Необходимо провести исследования по вопросу о том, как распространить логистические услуги на внутренние районы по коридорам, что создало бы условия для образования промышленных комплексов.

4.1 Руководящие принципы эксплуатации компаний по оказанию логистических услуг

Ближайшая цель: создание общих стандартов, определяющих деятельность компании по оказанию логистических услуг и разработка согласованных подходов со стороны региональных стран-членов в целях более широкого признания экспедиторов грузов, компаний мультимодальных перевозок и компаний по оказанию логистических услуг в индустрии перевозок

Мероприятия:

1. Публикация кодексов поведения и минимальных стандартов, опирающихся на передовую практику и опыт, накопленный в области регистрационных требований и режимов ответственности для обеспечения деятельности экспедиторов грузов, операторов мультимодального транспорта и компаний по оказанию логистических услуг

Показатели достижения результатов:

1. Страны включают аспекты вышеупомянутых кодексов и стандартов в правила, определяющие деятельность национальных отраслевых ассоциаций, национальные нормативные базы и законодательство

4.2 Развитие центров логистических услуг

Ближайшая цель: содействие развитию во всех странах региона эффективных центров логистических услуг и логистических комплексов

Мероприятия:

1. Публикация результатов научных и аналитических исследований развития коридоров и передовой практики эксплуатации центров логистических услуг

Показатели достижения результатов:

1. Страны участвуют в проведении исследований и дополняют информацию о новейших тенденциях и передовой практике в целях развития центров логистических услуг

4.3 Содействие налаживанию партнерских связей и обмену опытом в регионе

Ближайшая цель: создание местных, субрегиональных, региональных и международных сетей для усиления потенциала отрасли логистических услуг с целью налаживания партнерских связей, обмена опытом и повышения конкурентоспособности этой отрасли

Мероприятия:

1. Региональные совещания национальных экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок, компаний по оказанию логистических услуг и ассоциаций судовладельцев
2. Частный сектор в ходе совещаний и посредством публикаций делится с правительствами накопленным им опытом
3. Субрегиональные и региональные семинары и рабочие совещания, включая представителей государственного и частного секторов, для обсуждения результатов исследований и обмена мнениями и опытом

Показатели достижения результатов:

1. Обмен опытом и передовой практикой фиксируется в документах, и налаживаются партнерские связи
2. Определяются представляющие общий интерес вопросы и доводятся до сведения правительств с целью их рассмотрения
3. Страны привлекают заинтересованные стороны как из государственного, так и частного секторов к планированию операций центров логистических услуг и логистических комплексов

4.4 Усиление потенциала в сфере логистики

Ближайшая цель: повышение уровня компетентности и квалификации национальных специалистов логистической индустрии с помощью последовательных учебных программ, рассчитанных на экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок, компании по оказанию логистических услуг и гражданских служащих

Мероприятия:

1. Для старших государственных должностных лиц организуются ознакомительные семинары, посвященные роли и развитию логистической отрасли

2. Практикумы и семинары по подготовке инструкторов на базе подготовленного секретариатом ЭСКАТО учебного материала для усиления национального потенциала и повышения квалификации
3. Правительствам оказывается поддержка в деле разработки последовательных национальных программ в области мультимодальных перевозок и логистики

Показатели достижения результатов:

1. В государственных стратегиях учитываются потребности логистической отрасли для обеспечения эффективных логистических услуг
2. Местные инструкторы выполняют учебные программы в целях повышения уровня компетентности и квалификации национальных специалистов в области мультимодальных перевозок и логистики
3. Страны разрабатывают последовательные учебные программы в области мультимодальных перевозок и логистики

5. ФИНАНСИРОВАНИЕ И УЧАСТИЕ ЧАСТНОГО СЕКТОРА

Во многих странах региона отмечается нехватка транспортной инфраструктуры и транспортных услуг. Выделяемые из традиционных источников финансовые средства далеко отстают от потребностей в инвестициях, результатом чего является большой разрыв между предложением капиталовложений и спросом на них. Необходимо увеличить объем выделяемых финансовых средств из всех возможных источников, прежде всего из нетрадиционных источников, включая системы прямых выплат бенефициарам и партнерские связи между государственным и частным секторами.

Ближайшая цель: увеличение организационного потенциала в деле мобилизации дополнительных средств для капиталовложений в сектор транспорта из традиционных и нетрадиционных источников, в том числе путем установления партнерских связей между государственным и частным секторами

Мероприятия

1. Издание руководящих принципов финансирования транспортной инфраструктуры и услуг на основе применяемой в регионе передовой практики
2. Мероприятия по наращиванию потенциала в деле создания и укрепления партнерских связей между государственным и частным секторами, систем взимания платы с пользователей и специальных фондов в транспортном секторе и их управления
3. Региональные совещания национальных подразделений и программ по установлению партнерских связей между государственным и частным секторами и налаживание сетевого взаимодействия между ними
4. Исследования и доклады по оценке готовности стран к установлению партнерских связей между государственным и частным секторами

Показатели достижения результатов:

1. Страны используют руководящие принципы и увеличивают объем финансовых и прочих ресурсов для капиталовложений в транспортный сектор
2. Страны создают специальные фонды и управляют ими, а также содействуют установлению партнерских связей между государственным и частным секторами в интересах развития транспортной инфраструктуры и ее содержания
3. Фиксируемый в документах обмен опытом путем сетевого взаимодействия учреждений и организаций, ответственных за установление партнерских связей между государственным и частным секторами
4. Предложения ЭСКАТО относительно повышения готовности к установлению партнерских связей между государственным и частным секторами, нашедшие отражение в программных заявлениях и мерах, принятых странами

6. РАЗВИТИЕ УСТОЙЧИВОГО ТРАНСПОРТА

Сектор транспорта является одной из движущих сил экономического и социального развития. Тем не менее выполнение этим сектором такой функции на устойчивой основе требует умения управлять позитивными и негативными внешними факторами в его работе.

Участие стран в международных производственных сетях при поддержке транспорта и коммуникаций, возможно, помогло большему числу людей выйти из нищеты в Азии за прошедшие тридцать лет нежели за все предыдущие годы. Тем не менее, для того чтобы такой процесс распространился на внутренние районы и на страны Азии, не имеющие выхода к морю, необходимо разработать стратегии, в которых учитывались бы все аспекты системы устойчивого транспорта с использованием надлежащего набора политических инструментов, включая комплексную оценку и анализ политики на основе конъюнктуры фьючерсного рынка.

Рассмотрение комплексных инструментов и процессов оценки при разработке политики и программ в секторе транспорта позволит разработать более позитивный и всесторонний подход, в рамках которого социальные и экологические вопросы и проблемы нищеты, безусловно, считаются неотъемлемой частью политических задач в сфере экономики и транспорта.

Ближайшая цель: повышение информированности и углубление понимания альтернативных направлений политики лицами, ответственными за принятие решений, в интересах обеспечения устойчивого транспорта

Мероприятия:

1. Включение вопросов устойчивого транспорта в издание *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*, the *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, и специальные региональные исследования политики в области транспорта

2. Консультационные услуги, совещания и сетевое взаимодействие лиц, ответственных за разработку политики, и советников в области транспорта по применению комплексной оценки, стратегической экологической оценке и смежным подходам в планах, программах и политике в области транспорта
3. Исследования по альтернативным направлениям политики («региональные фьючерсы»), направленной на обеспечение устойчивого транспорта

Показатели достижения результатов

1. Позитивные отклики стран и других заинтересованных групп на публикации, результаты анализов и мероприятия
2. Отражение пропагандируемых ЭСКАТО методологий политики и мер вмешательства в национальных или местных программных документах
3. Участие заинтересованных сторон, включая научно-исследовательские группы и национальные учреждения

7. БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

На долю региона ЭСКАТО приходится свыше половины числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в мире. В 2005 году в результате дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах в регионе ЭСКАТО погибли 440 000 человек, а 30 млн. человек получили увечья. Ожидается, что из-за высоких темпов роста уровня автомобилизации к 2020 году около двух третей от числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах мира будет приходиться на регион ЭСКАТО (что составит 610 000 смертей на автомобильных дорогах). В этой связи Генеральная Ассамблея приняла серию резолюций^e, в которых она призвала страны-члены, Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии Организации Объединенных Наций рассмотреть вопрос о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения.

Несмотря на то, что некоторым странам удалось добиться прогресса в деле повышения уровня безопасности дорожного движения, в регионе ЭСКАТО по-прежнему быстрыми темпами растет общее число жертв и увечий в результате дорожно-транспортных происшествий. Как следствие этого необходимо принимать более энергичные меры на местном, национальном и региональном уровнях с тем, чтобы обратить вспять такие тенденции к росту дорожно-транспортных происшествий.

Ближайшая цель: добиться большего осознания и понимания проблем безопасности дорожного движения и возможных мер по их решению, а также развития международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

^e В их число входят резолюции 57/309 от 22 мая 2003 года и 58/9 Генеральной Ассамблеи от 5 ноября 2003 года о глобальном кризисе в области безопасности дорожного движения и 58/289 от 14 апреля 2004 года и 60/5 от 26 октября 2005 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире.

Мероприятия:

1. Проведение совещаний для обсуждения и постановки региональных целей, задач и индикаторов в области безопасности дорожного движения в рамках реализации Декларации министров о повышении безопасности на дорогах в Азиатско-Тихоокеанском регионе.
2. Координация деятельности в регионе ЭСКАТО в рамках сотрудничества Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения в соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи по этому вопросу.
3. Создание веб-сайта для совместной деятельности и проведение совещаний для и обмена ресурсами, успешной практикой, данными и картами риска дорожно-транспортных происшествий Азиатских автомобильных дорог.

Показатели достижения результатов:

1. Принятие региональных целей, задач и показателей и их применение членами и ассоциированными членами
2. Размещение на веб-сайте странами региона материалов и откликов на такие материалы, в том числе карты риска дорожно-транспортных происшествий
3. Комментарии пользователей

8. СЕКТОР ТРАНСПОРТА И ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ, СФОРМУЛИРОВАННЫЕ В ДЕКЛАРАЦИИ ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ

Нищета по-прежнему является одним из вопросов развития, вызывающих серьезную озабоченность в странах региона, где крупные слои населения, как в сельских районах, так и в городах, не имеют надлежащего доступа к экономическим и социальным возможностям. Одним из первых шагов в деле борьбы с нищетой может стать развитие сектора транспорта, который повышает уровень доступности для бедноты и масштабы охвата этой группы населения общим процессом развития. Рассмотрение на уровне разработки политики и программ вопросов о том, как меры, принимаемые в этом секторе, могут способствовать делу борьбы с нищетой, может существенно уменьшить издержки таких мер в секторе транспорта в интересах бедноты. Цели развития, сформулированные в Декларации тысячелетия, предоставляют беспрецедентную возможность для рассмотрения вопросов развития сектора транспорта в более широких рамках межсекторального сотрудничества для анализа вопросов борьбы с нищетой и экономического и социального развития.

Ближайшая цель: углубление понимания связей между мерами в секторе транспорта, уменьшением масштабов бедности и достижением целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия

Мероприятия:

1. Семинары и практикумы по мерам в секторе транспорта, направленным на достижение целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия; и подготовка информационных материалов по передовой практике, применяемой

в регионе в целях развития транспорта в соответствии с целями Декларации тысячелетия

2. Обзоры, аналитические и количественные исследования по связям между транспортом и социально-экономическим развитием
3. Распространение информации о передовой практике и мерам, направленным на расширение доступа к транспорту и улучшение связей

Показатели достижения результатов:

1. Предложения в отношении мер в секторе транспорта, направленных на достижение целей, развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, включаются в национальные программные документы
2. Используются поддерживаемые ЭСКАТО методологии и информационные/исходные материалы в поддержку всестороннего развития транспорта в интересах малоимущих
3. Фиксируемые в документах обмены опытом в регионе и примеры технического сотрудничества между развивающимися странами в результате мероприятий, начатых секретариатом

Приложение

СПИСОК ДОКУМЕНТОВ

Конференция министров

<i>Условное обозначение</i>	<i>Название</i>	<i>Пункт повестки дня</i>
E/ESCAP/MCT/1	Доклад Совещания старших государственных должностных лиц по подготовке к Конференции министров по транспорту	5

Совещание старших государственных должностных лиц

<i>Условное обозначение</i>	<i>Название</i>	<i>Пункт повестки дня</i>
E/ESCAP/MCT/SGO/1 и Inf. 1	Обзор хода осуществления Региональной программы действий для этапа II (2002-2006 годы) Делийского плана действий по развитию инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе	4
E/ESCAP/MCT/SGO/2	Новые вопросы в области транспорта: концепция развития сектора транспорта в Азии	5a
E/ESCAP/MCT/SGO/3	Новые вопросы в области транспорта: региональное сотрудничество в развитии инфраструктуры в интересах создания международной комплексной системы интермодального транспорта в Азии	5b
E/ESCAP/MCT/SGO/4	Новые вопросы в области транспорта: на пути к беспрепятственному и эффективному движению грузов и пассажиров на основе принятия комплексных мер по упрощению порядка перевозок	5c
E/ESCAP/MCT/SGO/5	Новые вопросы в области транспорта: условия, способствующие развитию транспортной логистики	5d
E/ESCAP/MCT/SGO/6	Новые вопросы в области транспорта: финансирование инфраструктуры транспорта и партнерские связи между государственным и частным секторами	5e
E/ESCAP/MCT/SGO/7	Новые вопросы в области транспорта: транспорт и цели развития, сформулированные в Декларации тысячелетия	5f
E/ESCAP/MCT/SGO/8	Новые вопросы в области транспорта: транспорт и цели развития, сформулированные в Декларации тысячелетия: комплексная политика и оценка в области развития устойчивого транспорта	5f
E/ESCAP/MCT/SGO/9	Безопасность дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе	6
E/ESCAP/MCT/SGO/10	Проект декларации министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе	6
E/ESCAP/MCT/SGO/11	Проект декларации министров по вопросам транспорта	7