



Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Комитет по транспорту**Вторая сессия**

Бангкок, 1-3 ноября 2010 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

Обзор осуществления 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)**Обзор осуществления 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)****Записка секретариата***Резюме*

Конференция министров по транспорту, проводившаяся в Пусане, Республика Корея, 6-11 ноября 2006 года, приняла Пусанскую декларацию о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в том числе Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы). Впоследствии эта Декларация была одобрена Комиссией в ее резолюции 63/9 от 23 мая 2007 года об 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).

В настоящем документе проводится обзор отдельных мероприятий по осуществлению Региональной программы действий, краткая оценка и анализ последствий этих мероприятий и выносятся рекомендации на предмет осуществления в будущем. Главное внимание в обзоре сосредоточено на прогрессе, достигнутом со времени первой сессии Форума министров транспорта стран Азии, который проводился 14-18 декабря 2009 года в Бангкоке, особенно в приоритетных областях, рекомендованных в Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, которая была принята на Форуме.

Ожидается, что члены Комитета сообщат о ходе осуществления Региональной программы действий своим соответствующим странам и дадут секретариату руководящие указания по обеспечению дальнейшего осуществления Региональной программы действий на эффективной и действенной основе в целях удовлетворения первоочередных потребностей стран-членов.

Содержание

I.	Введение.....	2
II.	Отдельные мероприятия	2
III.	Оценка и анализ.....	16
IV.	Рекомендации и вопросы для рассмотрения	18

I. Введение

1. На своей шестьдесят третьей сессии Комиссия приняла резолюцию 63/9 от 23 мая 2007 года об 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)..

2. Секретариат подготовил для информации резюме хода осуществления мероприятий в рамках Региональной программы действий (см. E/ESCAP/FAMT/SGO/INF/4). На основе этого резюме в разделе I приводится обзор отдельных мероприятий и представлена обновленная информация о принимаемых мерах, чтобы ознакомить Комитет о ходе осуществления программы, исходя из чего он мог бы вынести необходимые рекомендации в адрес секретариата.

3. В разделе II проводится краткая оценка и анализ последствий осуществления Региональной программы действий. В разделе III предлагаются некоторые направления, по которым секретариат и страны-члены могли бы работать сообща в целях эффективного и действенного осуществления Программы и скорейшего внедрения системы международных комплексных интермодальных перевозок и логистики в регионе. В этих направлениях учитываются приоритетные задачи, поставленные в Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии (E/ESCAP/66/11, глава IV), которая была принята на Форуме министров транспорта Азии на его первой сессии, состоявшейся 14-18 декабря 2009 года в Бангкоке. Впоследствии приоритетные задачи нашли отражение в резолюции 66/4 Комиссии от 19 мая 2010 года об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии.

II. Отдельные мероприятия

4. В Региональной программе действий определены восемь областей, в которых секретариату следует работать в консультации со странами-членами, а именно: а) рекомендации в отношении политики на уровне министров; б) развитие транспортной инфраструктуры; в) упрощение перевозок; г) транспортная логистика; д) финансирование и участие частного сектора; е) устойчивое развитие транспорта; ж) безопасность дорожного движения; и з) транспорт и Цели развития тысячелетия.

5. За последние годы последствия глобализации и существенный рост объема производства, торговли и инвестиций, который наблюдался в странах Азиатско-Тихоокеанского региона, вкупе с новыми проблемами, включая колебания цен на нефть, стали оказывать все большее давление на сектор транспорта региона. Совсем недавно экономический спад, который

поставил перед органами, ответственными за разработку политики, во всем мире серьезными задачи, открывает новые возможности для капиталовложений в инфраструктуру, что является одной из стратегий стимулирования роста. А поэтому крайне важно, чтобы различные национальные министерства и учреждения, участвующие в развитии транспорта в странах региона, вынесли программные рекомендации относительно путей повышения эффективности функционирования сектора и более оперативного и эффективного реагирования на новые требования, предъявляемые к транспорту.

6. Конференция министров по транспорту, которая проходила в Пусане, Республика Корея, в ноябре 2006 года, решительно поддержала предложение о создании форума министров транспорта стран Азии в качестве одного из официальных региональных механизмов по содействию тесному взаимодействию и более частым встречам для решения новых вопросов.

7. Впоследствии Комиссия одобрила эту инициативу в своей резолюции 64/5 от 30 апреля 2008 года о создании Форума министров транспорта стран Азии. Первая сессия Форума была проведена 14-18 декабря 2009 года в Бангкоке. Она завершилась принятием Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии. Эта Декларация была положительно оценена Комиссией в ее резолюции 66/4 об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии. В этой же резолюции Комиссия просила Исполнительного секретаря созвать Конференцию министров транспорта в 2011 году для оценки и анализа осуществления Бангкокской декларации и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы), и рассмотреть Региональную программу действий для этапа II (2012-2016 годы). Конференцию министров планируется провести в ноябре 2011 года (см. E/ESCAP/CTR(2)/4).

8. Два известных проекта, которые осуществляются ЭСКАТО в секторе транспорта, касаются Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог.

9. В 2010 году еще три страны (Индонезия, Непал и Турция) ратифицировали Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог,¹ которое вступило в силу в июле 2005 года. К настоящему времени Соглашение подписали 28 стран, одна из которых пока еще не стала его стороной.

10. В соответствии с условиями Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог была создана Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам для рассмотрения хода осуществления Соглашения и любых предлагаемых поправок. На своем третьем заседании, состоявшемся 4 сентября 2009 года в Бангкоке, Рабочая группа приняла предложенные поправки к маршрутам Азиатских автомобильных дорог, соединяющим Китай и Монголию, Индию и Бутан, и маршрутам внутри Казахстана (см. E/ESCAP/TD/WGH(3)/Rep., пункт 5).

11. ЭСКАТО в сотрудничестве с Министерством земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии провела 18-19 февраля 2010 года в Токио семинар в рамках празднования пятидесятой годовщины Азиатских

¹ United Nations, Treaty Series, vol. 2323, No. I-41607.

автомобильных дорог, с тем чтобы отметить достигнутые успехи и наметить дальнейшие стратегии.

12. Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог² вступило в силу 11 июня 2009 года, и его ратифицировали восемь стран-членов (согласно статье 5 Соглашения).³ С тех пор еще семь стран стали сторонами: Бангладеш, Вьетнам, Грузия, Исламская Республика Иран, Пакистан, Узбекистан и Шри-Ланка. К настоящему времени соглашение подписали 22 страны, из которых 15 являются его сторонами.

13. В Межправительственном соглашении по сети Трансазиатских железных дорог было предложено создать Рабочую группу по сети Трансазиатских железных дорог. Эта Группа провела свое первое совещание 15-16 декабря 2009 года в Бангкоке. Это совещание дало возможность обсудить вопросы, касающиеся дальнейшего развития, модернизации и эксплуатационной эффективности сети Трансазиатских железных дорог, и обменяться соответствующей информацией.

14. На двухгодичный период 2010-2011 годов планируется проведение совместного совещания рабочих групп по Азиатским автомобильным дорогам и Трансазиатским железным дорогам.

15. Сеть Азиатских автомобильных дорог включена в национальные планы многих стран-членов.⁴ Ее также используют в качестве своего рода эталона для разработки субрегиональных программ сотрудничества в субрегионе Большого Меконга, а также такие организации, как Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), Шанхайская организация сотрудничества, Организация экономического сотрудничества (ОЭС) и Инициатива Бенгальского залива по многостороннему техническому и экономическому сотрудничеству (БИМШТЭС). К примеру, план сети автомобильных дорог АСЕАН был выработан на базе сети Азиатских автомобильных дорог с такими же техническими и проектными нормативами, а инициативы БИМШТЭС и ЦАРЭС по созданию транспортных коридоров разработаны исходя из маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог. Недавно ОЭС также приняла проектные нормативы сети Азиатских автомобильных дорог и стала использовать их применительно к своей сети дорог. Международные финансовые учреждения, такие, как АБР, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Исламский банк развития и Всемирный банк, выделили средства на строительство и модернизацию различных участков сети Азиатских автомобильных дорог в ряде государств-членов.⁵

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

³ Индия, Камбоджа, Китай, Монголия, Республика Корея, Российская Федерация, Таджикистан и Таиланд.

⁴ Вьетнам, Индия, Исламская Республика Иран, Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Непал, Пакистан и Таиланд указали на то, что сеть Азиатских автомобильных дорог является одним из приоритетных направлений развития в рамках их национальных планов.

⁵ Азербайджан, Армения, Афганистан, Бангладеш, Бутан, Вьетнам, Грузия, Индия, Индонезия, Исламская Республика Иран, Казахстан, Камбоджа, Китай, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Непал, Пакистан, Таджикистан, Таиланд, Узбекистан, Филиппины и Шри-Ланка.

16. Секретариат в сотрудничестве с Шанхайской организацией сотрудничества организовал семинар по сети автомобильных дорог, который был проведен 16-17 декабря 2008 года в Пекине, с целью содействия включению Азиатских автомобильных дорог в субрегиональную сеть.

17. В секторе железных дорог достигнут немалый прогресс в планировании и строительстве недостающих звеньев сети Трансазиатских железных дорог. В Исламской Республике Иран было завершено строительство недостающего звена между Керманом и Захеданом, а также строительство участка дороги между Санганом и границей с Афганистаном. В Таиланде расширение железнодорожной сети страны до города Тханаленга в Лаосской Народно-Демократической Республике является первой стадией проекта по обеспечению железнодорожного сообщения с Вьентьяном. Кроме того, в эксплуатацию была введена линия между Тажгузаром и Байсуном в Узбекистане.

18. Кроме того, по всему региону осуществляются и другие проекты. Так, ведется работа по строительству недостающего звена между городом Астара, Азербайджан, и городом Казвин, Исламская Республика Иран, с целью завершения создания наземного коридора, который протянется от Санкт-Петербурга до Бендер-Аббаса с узловой станцией в Бафке, что позволит совершать путешествия в Индию и Дакку. Тем временем в Камбодже ведутся работы по строительству 48-километрового недостающего звена между Сисопном и Пойпетом, что позволит наладить прямое железнодорожное сообщение между Камбоджей и Таиландом. В Южной Азии правительство Индии уделяет первоочередное внимание строительству 180-километрового участка 325-километрового недостающего звена до Мьянмы в рамках развития сети Трансазиатских железных дорог на своей территории. Кроме того, правительство Индии финансирует технико-экономическое обоснование налаживания сообщения между пятью приграничными городами в Бутане и ближайшими конечными пунктами Индийских железных дорог. В Кавказском регионе строится недостающее звено между Ахалкали, Грузия, и Карсом, Турция, которое даст странам, не имеющим выхода к морю в Кавказском регионе, доступ к турецким портам на Средиземном море (Искендерун и Мерсин) и Эгейском море (Измир). Наконец, недавно был подписан Меморандум о взаимопонимании между правительствами Китая и Лаосской Народно-Демократической Республики о строительстве железнодорожной линии от Вьентьяна до Ботена на границе между двумя странами (приблизительно 570 км), что станет одним из важнейших сообщений в проекте по строительству железнодорожного участка между Сингапуром и Куньмином.

19. Завершение строительства участка дороги между Ахалкали, Грузия, и Карсом, Турция, откроет дополнительные транспортные маршруты для стран, не имеющих выхода к морю в Кавказском регионе, и доступ к южной Европе, когда будет завершен проект Мармарай.

20. Секретариат продолжает свою работу по стимулированию взаимодополняемости усилий государств-членов, международных финансовых учреждений и других сторон, включая частный сектор, в целях изучения возможности финансирования первоочередных инфраструктурных проектов на маршрутах Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог. В ходе этой работы секретариат организовал в ноябре 2007 года Инвестиционный форум по Азиатским автомобильным дорогам, который предоставил странам-участницам, международным финансовым

учреждениям и частному сектору возможность обсудить инвестиционные приоритеты, предложения и различные стратегии финансирования проектов, а также обменяться опытом, связанным с финансированием, развитием и эксплуатацией основных автомагистралей. Шестнадцатого декабря 2009 года было проведено совещание Группы экспертов по финансированию транспортной инфраструктуры. Кроме того, к странам-членам был обращен призыв уделить первоочередное внимание проектам, направленным на совершенствование трансграничных сообщений и ускоренное введение их в эксплуатацию как в сети Азиатских автомобильных дорог, так и в сети Трансазиатских железных дорог. Учитывая потребности в инвестициях, совещание также призвало правительства принимать меры по созданию благоприятной институциональной среды для налаживания партнерских связей между государственным и частным секторами. Для оказания секретариату помощи в решении вопроса инвестиций в Азиатские автомобильные дороги и Трансазиатские железные дороги к странам-членам была обращена просьба регулярно информировать секретариат о своих приоритетных инвестиционных проектах, используя форму, разработанную ЭСКАТО. По вопросу о дальнейшей помощи со стороны международных финансовых учреждений Совещание отметило, что АБР уделяет повышенное внимание проектам, направленным на углубление интеграции различных видов транспорта и на уменьшение воздействия на окружающую среду, например, путем перехода от перевозок грузов автомобильным транспортом к перевозкам по железной дороге или внутренним водным путям.

21. Продолжая свои усилия по мобилизации инвестиций со стороны партнеров по развитию и частного сектора в приоритетные маршруты в сети Азиатских автомобильных дорог, секретариат разработал новый проект, озаглавленный «Привлечение инвестиций в сеть Азиатских автомобильных дорог: предварительное технико-экономическое обоснование строительства приоритетных участков». Помимо предварительного технико-экономического обоснования проект предусматривает проведение региональных и субрегиональных учебных практикумов и семинаров для повышения квалификации должностных лиц, занимающихся вопросами транспорта, в деле подготовки инвестиционных исследований и предложений, а также проведение еще одной сессии Инвестиционного форума по Азиатским автомобильным дорогам.

22. АБР приступил к осуществлению проекта по содействию развитию региональной инфраструктуры (RDTA-44147), общий бюджет которого на период июль 2010 года – декабрь 2011 года составляет 2,175 млн. долл. США. В рамках этого проекта предусматривается проведение предварительного технико-экономического обоснования, прежде всего участков Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, с тем чтобы определить первоочередность инвестиций и обновить данные по проекту, разработать рамки по упрощению связей между торговлей и транспортом и создать региональный механизм по развитию проекта.

23. После определения сети Трансазиатских железных дорог секретариат выступил с инициативой организовать демонстрационные пробеги контейнерных маршрутных составов, в частности, из Ляньюнгана, Китай, в Алматы, Казахстан, для показа эксплуатационных возможностей и пропаганды услуг. С тех пор число контейнерных маршрутных составов,

направляемых из различных портов Китая в Казахстан, увеличилось со 100 составов в 2004 году до 1 026 в 2008 году.⁶

24. В июле 2010 года секретариат начал осуществлять проект по пропаганде использования Трансазиатских железных дорог путем более широкого информирования о коммерческих требованиях с целью повышения роли железных дорог в перевозке грузов по международным коридорам. В этой связи на середину 2011 года планируется региональное совещание для перевозчиков, участвующих в международной торговле между странами Северо-Восточной Азии, Центральной Азии и Европы, и для руководителей железнодорожных организаций, предлагающих услуги по перевозке по соответствующим маршрутам сети Трансазиатских железных дорог. Это взаимодействие позволит руководителям железнодорожных организаций пропагандировать уже существующие услуги и повышать осведомленность о структурах международной торговли, формирующихся в результате глобализации, особенно в том, что касается расширения в последнее время торговли между странами Азии. В то же время деловое сообщество сможет пояснить, какие требования к услугам необходимо будет выполнить, прежде чем оно расширит использование железнодорожного транспорта. По сути проект направлен на то, чтобы дать участвующим странам, в том числе странам, не имеющим выхода к морю, возможность более активно пользоваться железнодорожным транспортом для международной перевозки грузов при одновременном достижении устойчивого роста и снижении воздействия транспорта на окружающую среду.

25. В поддержку принятой Комиссией концепции системы международных комплексных интермодальных перевозок и логистики секретариат опубликовал в декабре 2009 года региональное исследование, озаглавленное *Policy Framework for the Development of Intermodal Interfaces as part of an Integrated Transport Network in Asia* («Программная основа развития интермодальных узлов в качестве комплексной транспортной системы в Азии») (ST/ESCAP/2556).⁷ В этом исследовании рассматривается ход работы, передовая практика и смежная политика в деле развития интермодальной инфраструктуры как в регионе ЭСКАТО, так и за его пределами и предлагаются программные рекомендации и указания относительно развития внутренних контейнерных терминалов и «сухих портов» для развития интермодальных перевозок.

26. Кроме того, секретариат осуществил проект по обзору основных «сухих портов» в Азии и по расширению осведомленности разработчиков политики и компаний, занимающихся строительством «сухих портов». В рамках этого проекта секретариат провел 9 и 10 сентября 2008 года в Бангкоке практикум по вопросам развития «сухих портов» и логистики в субрегионе АСЕАН. Впоследствии, в период между октябрём 2008 года и февралём 2009 года, секретариат направил миссии во Вьетнам, Камбоджу и Малайзию для обмена региональным опытом по развитию «сухих портов» с участием соответствующих государственных должностных лиц и операторов. В июле 2009 года были предоставлены консультационные услуги правительству Индонезии в рамках его проекта по строительству «сухого порта».

⁶ Данные Казахстанских железных дорог и компании Казтранссервис.

⁷ Исследование размещено в Интернете по адресу: www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/text/study_report_final.pdf.

27. В 2007 году секретариат опубликовал исследование *Logistics Sector Developments: Planning Models for Enterprises and Logistics Clusters* («Тенденции в секторе логистики: модели планирования для групп промышленных и логистических предприятий»),⁸ которое служит полезным справочным материалом для развития «сухих портов» и логистических центров. Кроме того, секретариат опубликовал исследование *The Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*, No. 78 («Бюллетень по транспорту и связи в Азиатско-Тихоокеанском регионе, № 78»), в котором рассматриваются различные вопросы, касающиеся развития «сухих портов» в отдельных странах Африки, Азии, Европы и Северной Америки.

28. В своей резолюции 66/4 об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии Комиссия просила Исполнительного секретаря оказывать региональным членам и ассоциированным членам помощь в их усилиях по обеспечению соединяемости и интеграции сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и других видов транспорта на основе усилий, направленных на разработку межправительственного соглашения о «сухих портах». В марте 2010 года секретариат начал осуществлять проект по развитию «сухих портов» в сетях Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог. На первой стадии проекта внимание направляется на изучение эксплуатационной практики и существующих организационных и нормативных требований в отношении «сухих портов». В этой связи в ноябре 2010 года планируется провести региональное совещание группы экспертов параллельно со второй сессией Комитета по транспорту для обсуждения предварительных итогов исследования по развитию «сухих портов». Это совещание подготовит почву для разработки рабочего проекта межправительственного соглашения как основы для будущих переговоров между странами-членами.

29. В целях вынесения программных рекомендаций относительно количественных показателей выработки комплексного подхода к эффективному планированию транспорта секретариат в сотрудничестве с Корейским морским институтом разработал комплексную модель планирования перевозок. Ее можно применять при составлении прогнозов интермодальных контейнерных перевозок и инвестиционных потребностей применительно к морским и «сухим портам» и внутренним контейнерным терминалам, создавая тем самым региональный контекст для национального планирования интермодальных перевозок и выработки региональной политики. В 2007 году на базе этой модели были опубликованы результаты исследования по прогнозам морских контейнерных перевозок, в котором были определены долгосрочные потребности в капиталовложениях в регионе.⁹ Секретариат будет и впредь регулярно обновлять прогнозы, касающиеся интермодальных перевозок.

30. Секретариат осуществляет проект по введению в действие международных интермодальных транспортных коридоров в Северо-Восточной и Центральной Азии в целях активизации сотрудничества между

⁸ ESCAP and Korea Maritime Institute, *Logistics Sector Developments: Planning Models for Enterprises and Logistics Clusters* (United Nations publication, Sales No. E.07.II.F.23), размещено по адресу: www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=197.

⁹ ESCAP and Korea Maritime Institute, *Regional Shipping and Port Development: Container Traffic Forecast 2007 Update* (ST/ESCAP/2484, 2007), размещено по адресу: www.unescap.org/ttdw/Publications/TIS_pubs/pub_2484/pub_2484_fulltext.pdf.

странами-членами в развитии и введении в эксплуатацию интермодальных транспортных коридоров. В рамках этого проекта было проведено три совещания группы экспертов: 4-5 марта 2009 года в Ташкенте, 4-5 ноября 2009 года в Бишкеке и 15-16 июля 2010 года в Ыйване, Республика Корея. На совещании были определены коридоры для международных интермодальных перевозок, рассмотрен ход работы и пути активизации сотрудничества в деле введения в эксплуатацию этих коридоров. Затем совещание в городе Ыйване приняло совместное заявление экспертов по активизации сотрудничества в деле создания коридоров между странами-членами.¹⁰ Секретариат координирует действия со странами-членами в целях проведения и мониторинга демонстрационных пробегов по этим коридорам.

31. Что касается упрощения процедур перевозок, то в 2007 году секретариат опубликовал результаты исследования, посвященного национальным механизмам координации в интересах упрощения процедур торговли и перевозок в регионе ЭСКАТО в целях проведения глобального и регионального обзоров, представления информации о хорошо зарекомендовавших себя методах и вынесения рекомендаций относительно создания или укрепления национальных комитетов по упрощению процедур торговли и перевозок в регионе.¹¹ После ранее проведенных национальных практикумов в Азербайджане, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Лаосской Народно-Демократической Республике, Монголии и Таджикистане секретариат организовал национальные практикумы и предоставил консультационные услуги в августе 2007 года в Исламабаде, в октябре 2007 года в Тегеране, в июле 2009 года в Улан-Баторе и в августе 2009 года в Алматы, Казахстан, в целях оказания странам помощи в укреплении или создании своих национальных координационных механизмов. Секретариат также оказывал консультационные услуги национальному комитету в Кыргызстане и предоставил информацию комитетам в Лаосской Народно-Демократической Республике и Монголии.

32. Секретариат готовит публикацию по упрощению торговых и транспортных процедур с целью подготовки справочника по созданию организаций, которые могут помочь странам-членам в активизации сотрудничества между министерствами с участием частного сектора.

33. Секретариат продолжает содействовать разработке и осуществлению субрегиональных соглашений об упрощении процедур перевозок. В сотрудничестве с секретариатом Шанхайской организации сотрудничества и Азиатским банком развития секретариат предоставлял техническую и финансовую помощь в целях поддержки разработки соглашения между правительствами стран – членов Шанхайской организации сотрудничества по упрощению процедур международных автомобильных перевозок. Эта помощь включала поддержку переговоров по основному соглашению, которое было принято на восьмом совещании по ведению переговоров, состоявшемся 24-28 июня 2008 года в Иссык-Куле, Кыргызстан, и

¹⁰ Совместное заявление экспертов о введении в эксплуатацию международных интермодальных транспортных коридоров в Северо-Восточной и Центральной Азии было принято в городе Ыйван, Республика Корея, 16 июля 2010 года. Оно размещено в Интернете по адресу: www.unescap.org/ttdw/common/TIS/CorridorStudy/EGM_Uiwang/JointStatement_Adopted.pdf.

¹¹ ESCAP, Study on National Coordination Mechanisms for Trade and Transport Facilitation in the UNESCAP Region (2007), размещено по адресу: www.unescap.org/ttdw/PubsDetail.asp?IDNO=198.

подготовку исследования по проектам приложений к соглашению, включая сравнительный анализ внесенных государствами-членами предложений, по содержанию приложений. Исследование и анализ были обсуждены недавно на консультативном совещании, проведенном 14-17 июня 2010 года в Пекине, а проекты приложений уже подготовлены. Они будут представлены на обсуждение на следующем совещании по ведению переговоров, которое намечено провести в декабре 2010 года.

34. Секретариат также оказывал техническую помощь в осуществлении поддерживаемого АБР Соглашения по упрощению процедур трансграничных перевозок грузов и пассажиров в субрегионе Большого Меконга. Было подготовлено четыре программных и технических исследования по сборам за трансграничные перевозки в Камбодже и Лаосской Народно-Демократической Республике, а также по вопросам ценообразования применительно к таможенной документации для Восточно-Западного экономического коридора и Северо-Южного экономического коридора. В 2008 и 2009 годах секретариат оказывал АБР помощь в организации совещаний по обмену правами на перевозки и по повышению квалификации операторов и должностных лиц таможни. В июне 2009 года министры транспорта Вьетнама, Лаосской Народно-Демократической Республики и Таиланда официально объявили о начале трехстороннего трансграничного наземно-транспортного сообщения вдоль Восточно-Западного экономического коридора через Мукандан в Таиланде, Саваннакет в Лаосской Народно-Демократической Республике и Лаобао во Вьетнаме. В настоящее время секретариат продолжает оказывать странам субрегиона Большого Меконга и АБР помощь в осуществлении мер по претворению в жизнь положений соглашения, а также во внедрении системы таможенного транзита и временного въезда в субрегионе Большого Меконга.

35. В декабре 2007 года секретариат также опубликовал исследование, озаглавленное *Towards a Harmonized Legal Regime on Transport Facilitation in the ESCAP Region: Guidelines* («На пути к установлению согласованного нормативно-правового режима, касающегося упрощения процедур перевозок в регионе ЭСКАТО: руководящие принципы») (ST/ESCAP/2489), в целях углубления понимания странами – членами ЭСКАТО вопросов разработки правовых документов по международным трансграничным и транзитным перевозкам. Кроме того, 21-22 августа 2007 года секретариат организовал в Урумчи, Китай, семинар по содействию эффективному введению в действие правовых документов.

36. Методология «время/затраты-расстояние», по общему мнению, считается одним из важных инструментов для выявления, устранения и ликвидации основных препятствий, стоящих на пути беспрепятственных и эффективных трансграничных перевозок. Многие страны в Северо-Восточной, Центральной и Юго-Восточной Азии уже применяют эту методологию, а некоторые международные организации и финансовые учреждения оказывают странам помощь в ее применении. Пропагандой этой методологии занимается также Экономическая комиссия для Африки и Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии. В ответ на просьбы со стороны стран-членов и других организаций секретариат подготовил методологический инструментарий, более удобный в использовании, и руководство для пользователей и перевел на арабский, китайский, французский и русский языки в целях облегчения ее применения в англоговорящих странах. Этот инструментарий был распространен среди широкого круга национальных организаций и некоторых

международных организаций и финансовых учреждений, включая Всемирный банк, АБР и Международный союз автомобильного транспорта. В течение двухгодичного периода 2010-2011 годов секретариат обновит инструментарий, чтобы дать возможность использовать его для анализа транспортных коридоров. Параллельно с усилиями по совершенствованию методологии секретариат также организовал учебную подготовку и сотрудничал с другими организациями в ее применении. В октябре 2008 года секретариат организовал учебную подготовку и оказал консультационные услуги по практическому применению методологии в Монголии, и в сотрудничестве с Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию секретариат оказал Лаосской Народно-Демократической Республике и Таиланду помощь в применении методологии к транзитным маршрутам между этими двумя странами. В сотрудничестве с АБР секретариат организовал в ноябре 2008 года в Бангкоке субрегиональный программный практикум по применению методологии к коридорам, соединяющим шесть стран субрегиона Большого Меконга.

37. Что касается транспортной логистики, секретариат продолжал сотрудничать с национальными ассоциациями экспедиторов грузов и логистики в проведении исследования по действующим кодексам поведения, минимальным стандартам и ограничениям, критериям членства, стандартным условиям торговли и требованиям к регистрации. Предварительные результаты исследования, основанного на информации, полученной от 13 стран-членов, и соответствующих международных передовых методах, распространялись на различных промышленных форумах, в том числе с участием лиц, определяющих политику.

38. В целях дальнейшего содействия установлению устойчивых партнерских связей и созданию региональной платформы для обмена передовой практикой и накопленным опытом секретариат выступил организатором самофинансируемых региональных совещаний национальных ассоциаций экспедиторов грузов, национальных ассоциаций логистики и других профессиональных транспортных органов в регионе ЭСКАТО в 2007 году в Бангкоке, в июле 2008 года в Нью-Дели, в июне 2009 года в Бангкоке и в июле 2010 года на Бали, Индонезия.

39. Первоочередное внимание по-прежнему уделяется предоставлению технической помощи и консультационных услуг национальным ассоциациям экспедиторов грузов и национальным логистическим ассоциациям в деле составления, предоставления и мониторинга учитывающих требования заказчика учебно-методических программ по экспедированию грузов, мультимодальному транспорту и логистике в нескольких странах, включая Камбоджу, Индонезию, Казахстан, Малайзию, Монголию, Непал и Шри-Ланку. Для дальнейшего содействия повышению квалификации секретариат организовал 16-19 ноября 2009 года в Бангкоке региональный практикум по подготовке инструкторов. Проведенные секретариатом учебно-методические практикумы для инструкторов помогли подготовить целую плеяду местных инструкторов, распространить учебные материалы ЭСКАТО и содействовать региональному взаимодействию за счет совместного использования ресурсов и обмена опытом. Кроме того, секретариат установил тесные связи с Международной федерацией ассоциаций экспедиторов грузов (ФИАТА) в целях приведения своих учебных материалов в соответствие с аналогичными материалами ФИАТА. В сентябре 2008 года секретариат оказывал Ассоциации экспедиторов грузов

Шри-Ланки помощь в обеспечении признания со стороны ФИАТА их только что разработанной учебно-методической программы и материалов.

40. Ввиду того, что ряд стран до сих пор не имеет резерва национальных инструкторов, способных проводить вводные курсы, их национальные транспортные ассоциации просили секретариат продолжить оказывать помощь и организовывать вводный курс в 2010 году. В этой связи учебные курсы будут организованы в Бангладеш, Мьянме и других странах для оказания им помощи во включении обновленных учебно-методических материалов ЭСКАТО в их национальные учебно-методические материалы.

41. Что касается вопроса финансирования и участия частного сектора, то секретариат совместно с Экономической комиссией для Африки и Европейской экономической комиссией осуществил в рамках Счета развития Организации Объединенных Наций межрегиональный проект по программе партнерского альянса между государственным и частным секторами в интересах наращивания потенциала в развитии инфраструктуры и оказания основных услуг. В рамках проекта секретариат совместно с Министерством планирования и бюджета Республики Корея организовал Собрание группы высокого уровня по партнерским связям между государственным и частным секторами в целях развития инфраструктуры, которое проходило 2-4 октября 2007 года в Сеуле. Собрание предоставило учреждениям, занимающимся вопросами налаживания партнерских связей между государственным и частным секторами, возможность обсудить вопросы, представляющие общий интерес. Затем на Конференции министров по партнерским связям между государственным и частным секторами, которая проводилась у себя в стране правительством Республики Корея 5 октября 2007 года в Сеуле при поддержке секретариата, была принята Сеульская декларация об установлении партнерских связей между государственным и частным секторами в интересах развития инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе.¹² Комиссия затем приняла резолюцию 64/4 от 30 апреля 2008 года об осуществлении Сеульской декларации об установлении партнерских связей между государственным и частным секторами в интересах развития инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В апреле 2010 года секретариат организовал в Джакарте Собрание Группы экспертов высокого уровня по государственно-частным партнерствам в целях развития инфраструктуры. Кроме того, секретариат предоставил техническую поддержку Азиатско-тихоокеанской конференции по партнерствам государственного и частного секторов в целях развития инфраструктуры 2010 года и Джакартской международной выставке, которые принимало и организовывало правительство Индонезии 14-17 апреля 2010 года в Джакарте. Конференция завершилась принятием Джакартской декларации о партнерствах государственного и частного секторов в целях развития инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе (E/ESCAP/66/CRP.17). Впоследствии Комиссия приняла резолюцию 66/5 от 19 мая 2010 года об осуществлении Джакартской декларации о партнерствах государственного и частного секторов в целях развития инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

¹² Принята на Конференции министров по партнерским связям между государственным и частным секторами, состоявшейся 5 октября 2007 года в Сеуле, Республика Корея, размещена по адресу: www.unescap.org/ttdw/ppp/PPP2007/Seoul_Declaration_on_PPP_2007.pdf.

42. В сотрудничестве с Азиатским институтом развития транспорта секретариат в 2008 году организовал региональный практикум и ознакомительную поездку по вопросам разработки рентабельных проектов с участием государственного и частного секторов в интересах развития инфраструктуры в Индии. Чиновники и эксперты, занимающиеся осуществлением проекта с участием государственного и частного секторов из министерств и государственных департаментов/учреждений, а также организаций с участием государственного и частного секторов 13 государств-членов, проходили подготовку по разработке рентабельных проектов, включая рассмотрение вопросов финансовой жизнеспособности, а также вопросы правового, подрядного, проектно-сбытового и административного характера. Они также получили из первоисточника информацию об отдельных проектах и имели возможность общаться со своими партнерами. В феврале 2009 года секретариат организовал межрегиональное совещание группы экспертов с участием чиновников и экспертов, занимающихся осуществлением проектов с участием государственного и частного секторов из министерств, государственных департаментов/учреждений и/или организаций с участием государственного и частного секторов 19 государств – членов Экономической комиссии для Африки, Европейской экономической комиссии и ЭСКАТО. Участники, в частности, подчеркнули необходимость развития потенциала государственных чиновников в деле успешного осуществления программ с участием государственного и частного секторов и вновь заявили о своей поддержке резолюции 64/4 ЭСКАТО от 30 апреля 2008 года об осуществлении Сеульской декларации об установлении партнерских связей между государственным и частным секторами в интересах развития инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

43. Секретариат также подготовил справочные и учебно-методические материалы по партнерским связям между государственным и частным секторами, с тем чтобы использовать их в ходе учебных курсов, организуемых в реальном режиме времени.¹³ К настоящему времени, в период марта – июля 2009 года, было предложено три учебных курса по типовым концессионным договорам. Они дали представление о потенциальных типовых концессионных контрактах в секторе автомобильных дорог. Многие аспекты типового контракта, использованного на курсах, могут использоваться в проектах по установлению партнерских связей между государственным и частным секторами, осуществляемых в других секторах. Кроме того, разработанный ЭСКАТО аналитический инструмент для оценки готовности стран к установлению таких партнерских связей облегчает задачу оценки способности той или иной страны осуществлять проекты с участием государственного и частного секторов и разрабатывать планы действий для ликвидации перекосов в смежных областях.¹⁴ Параллельно с этим результаты проведенных по заказу ЭСКАТО предметных исследований по рационализации процессов управления партнерскими связями между государственным и частным секторами в Бангладеш и на Филиппинах, а также в Махараштре, Индия, использовались в ходе практикумов, в том числе в ходе вышеупомянутого межрегионального совещания группы экспертов.

¹³ www.unescap.org/ttdw/ppp/courses.html.

¹⁴ www.unescap.org/ttdw/ppp/PPPReadiness.html.

44. Для того чтобы страны региона могли получить больше пользы от эффективных партнерских связей между государственным и частным секторами в области развития инфраструктуры, секретариат начал осуществлять проект, направленный на оказание странам региона помощи в наращивании потенциала и сетевом взаимодействии. Помощь в области наращивания потенциала направлена на разработку учебных программ для различных уровней обучения и образования в области партнерских связей между государственным и частным секторами, а помощь в области сетевого взаимодействия направлена на содействие обмену опытом и информацией в этой важной области.

45. Что касается устойчивого развития транспорта, то в ходе первой сессии Комитета по транспорту, которая состоялась в октябре 2008 года в Бангкоке, ряд делегаций заявили о своей поддержке предложения о том, чтобы секретариат и впредь содействовал развитию тесного сотрудничества и обмену опытом между членами в области снижения энергопотребления и выбросов в секторе транспорта (см. E/ESCAP/65/4, пункт 4). Впоследствии вопрос транспорта и окружающей среды был включен в повестку дня первой сессии Форума министров транспорта стран Азии. Форум подчеркнул важность интермодального транспорта и поощрения к переходу от автомобильного к железнодорожному и водному транспорту, по мере возможности, и от частных автомобилей к общественному транспорту, что поможет сократить потребление энергии и количество выбросов в транспортном секторе.

46. Транспортный компонент финансируемого со Счета развития Организации Объединенных Наций проекта по экологически эффективной и устойчивой городской инфраструктуре в Азии и Латинской Америки, совместно осуществляемый с Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна, предусматривает подготовку докладов с изложением передовой практики городских грузовых перевозок и разработки экологически эффективных показателей. В рамках проекта секретариат организовал Совещание группы экспертов по устойчивому развитию транспорта: экологическая эффективность грузовых перевозок и логистики, который был проведен 29-30 марта 2009 года в Бангкоке.

47. Что касается безопасности дорожного движения, то секретариат провел дополнительную работу в отношении целей, намеченных в Декларации министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе (E/ESCAP/63/13, глава IV), и наметил региональные цели, плановые задания и показатели по обеспечению безопасности дорожного движения в ходе серии консультаций с государствами-членами. Эти цели, плановые задания и показатели были уточнены на двух совещаниях группы экспертов по повышению безопасности дорожного движения в рамках сети Азиатских автомобильных дорог (21-22 июня 2007 года, Бангкок, и 27-29 октября 2008 года, Бангкок), которые послужили для государств-членов форумом для обмена опытом в осуществлении многих важных инициатив по обеспечению безопасности дорожного движения и призвали их и впредь демонстрировать на высоком уровне приверженность делу повышения безопасности дорожного движения.

48. Накопленным в регионе ЭСКАТО опытом повышения безопасности дорожного движения делятся со странами, не входящими в этот регион, по линии осуществляемого в рамках Счета развития Организации Объединенных Наций проекта по повышению безопасности дорожного

движения в мире: установление региональных и национальных плановых заданий по уменьшению числа жертв дорожно-транспортных происшествий. Этот проект совместно осуществляется пятью региональными комиссиями Организации Объединенных Наций. В сентябре 2009 года секретариат организовал совещание группы экспертов по подготовке региональных материалов для первой Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения: время действовать, которая была проведена в ноябре 2009 года в Москве. На этом совещании эксперты также обменялись накопленным в мире и регионах опытом и информацией о совершенствовании мер по пропаганде и повышению безопасности дорожного движения.

49. После завершения первой Всемирной министерской конференции Генеральная Ассамблея провозгласила период 2011-2020 годов Десятилетием действий за безопасность дорожного движения.¹⁵ Форум министров транспорта стран Азии на своей первой сессии просил секретариат а) организовать региональные совещания по безопасности дорожного движения в целях рассмотрения хода осуществления Московской декларации (A/64/540, приложение); и б) оказать региональным членам и ассоциированным членам помощь в их усилиях по установлению целей, задач и показателей в области безопасности дорожного движения посредством сетевого взаимодействия между национальными и субрегиональными организациями (см. E/ESCAP/66/11). Подтвердив важность решения глобальных проблем безопасности дорожного движения и необходимость в дальнейшем укреплении регионального сотрудничества, с учетом потребностей стран с низким и средним уровнем доходов, в том числе наименее развитых стран, Комиссия приняла резолюцию 66/6 от 19 мая 2010 года о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

50. В связи с этим секретариат в настоящее время осуществляет проект по достижению целей и решению задач в области безопасности дорожного движения для Азиатско-Тихоокеанского региона: Десятилетие действий за безопасность дорожного движения (2011-2020 годы). Проект направлен на оказание странам-членам помощи в разработке их национальной стратегии, плана действий, целей и задач в области безопасности дорожного движения, которые следует реализовать к 2020 году. Соответственно, планируется провести региональное совещание группы экспертов, национальные практикумы и оказать консультационные услуги, и в Интернете будет создана сеть по безопасности дорожного движения с целью поощрения партнерских связей и мониторинга достижений на региональном и национальном уровнях. На совещании региональной группы экспертов по осуществлению мероприятий в ходе Десятилетия действий за безопасность дорожного движения, которое намечено провести 21-23 сентября 2010 года в Бангкоке, будет рассмотрено положение в области безопасности дорожного движения, в странах-членах будут обсуждены региональные цели, задачи и показатели в области безопасности дорожного движения на период 2011-2020 годов и предоставлен форум для обмена региональным и глобальным опытом по повышению безопасности дорожного движения.

51. Предпринятые секретариатом усилия в вышеупомянутых областях помогли странам-членам и ассоциированным членам в достижении целей

¹⁵ См. резолюцию 64/255 Генеральной Ассамблеи от 2 марта 2010 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире.

предоставляющего равные возможности для всех и устойчивого экономического и социального развития. Увеличение капиталовложений в транспортную инфраструктуру и услуги и их совершенствование оказывает немалое влияние на борьбу с нищетой, что является конечной задачей Целей развития тысячелетия.

III. Оценка и анализ

52. В результате осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы) в настоящее время страны работают в более тесном сотрудничестве друг с другом в направлении развития всецело эффективной системы международных комплексных интермодальных перевозок и логистики, опираясь на две прочные основы – сеть Азиатских автомобильных дорог и сеть Трансазиатских железных дорог, и в этой области был достигнут ощутимый прогресс.

53. По мере того как все большее число стран присоединяется к межправительственным соглашениям, государства-члены и партнеры по развитию начинают уделять повышенное внимание сетям Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, что служит толчком к выдвигению ряда национальных и многосторонних инициатив, направленных на развитие важной для региона инфраструктуры автомобильных и железных дорог, особенно в контексте обеспечения международного транзита и доступа к основным портам.

54. В настоящее время эти сети служат основой для разработки субрегиональных программ по сотрудничеству в области инфраструктуры, содействие которым оказывается другими субрегиональными организациями, такими, как АСЕАН, ОЭС и в ближайшем будущем – Ассоциацией регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК).

55. Немалый прогресс достигнут в развитии и модернизации сети Азиатских автомобильных дорог. Протяженность участков дорог, не удовлетворяющих минимальным стандартам, в общей протяженности дорог в 142 076 км, сократилась с 22 263 км (16 процентов) в 2004 году до 11 570 км (8 процентов) 2008 году.¹⁶

56. Многие железнодорожные органы в настоящее время сотрудничают в организации демонстрационных пробегов на участках сети Трансазиатских железных дорог, и в эксплуатацию вводятся все новые маршруты пассажирских поездов. После завершения в 2009 году строительства недостающего звена между Керманом и Захеданом в Исламской Республике Иран было организовано движение экспериментального контейнерного маршрутного поезда между Исламабадом и Стамбулом в августе 2009 года и еще одного из Стамбула до Исламабада в августе 2010 года. В январе 2008 года состоялся демонстрационный пробег первого международного контейнерного маршрутного поезда из Пекина в Гамбург, Германия, через Монголию, Российскую Федерацию, Беларусь и Польшу, причем общее время транзита составило 15 дней. Кроме того, на железных дорогах Малайзии и Таиланда продолжают эксплуатировать контейнерные

¹⁶ ESCAP, “Status of the Asian Highway in Member States (2008): Overview of Asian Highway Network”, Transport Division (2009), размещено по адресу: www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/Status-AH.asp.

маршрутные поезда, а на железных дорогах Исламской Республики Иран все больше поездов начинают курсировать между портом Бендер-Аббас и странами Центральной Азии, не имеющими выхода к морю.

57. Немалый прогресс был достигнут в определении инвестиционных потребностей сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог в регионе, и АБР выделил значительные средства на проведение предварительно технико-экономического обоснования.

58. Аналитическая и пропагандистская работа секретариата помогла странам повысить информированность и углубить понимание по вопросу «сухих портов» и центров логистики. Осуществление секретариатом специальных проектов, касающихся интермодальных узлов, помогло сориентировать органы, ответственные за разработку политики, и промышленные круги в развертывании и развитии такой инфраструктуры. Наблюдается прогресс в строительстве объектов и рост капиталовложений в области развития интермодальной транспортной инфраструктуры в ряде стран региона, прежде всего Китае и Индии, что открывает возможности для перемещения товаров и производственных мощностей из прибрежных районов во внутренние и в страны, не имеющие выхода к морю.

59. Что касается упрощения процедур перевозок, то механизм национальных комитетов по упрощению процедур оказался эффективным инструментом в деле ликвидации нефизических барьеров, стоящих на пути трансграничных перевозок, что требует немалой координации и сотрудничества между различными национальными министерствами и учреждениями.¹⁷ Оказанные секретариатом консультационные услуги и предоставленная ими информация помогли странам в структурировании их координационных механизмов и рационализации программ по упрощению процедур.

60. Многие страны выступают с инициативами, в том числе такими, где секретариат принимает непосредственное участие, с целью упрощения процедур трансграничных и транзитных перевозок путем разработки и осуществления субрегиональных соглашений, присоединения к международным конвенциям, создания/укрепления координационных механизмов, определения количества сборов за транзит и повышения потенциала для грузовых автомобильных перевозок через границы.

61. Помощь в разработке и осуществлении субрегиональных соглашений способствует расширению субрегионального сотрудничества, открытию внутренней инфраструктуры для международных перевозок и согласования и упрощению формальностей и процедур по всем субрегионах.

62. Ежегодные региональные совещания с участием национальных ассоциаций экспедиторов грузов и логистики подчеркивают растущее значение, которое страны-члены придают совместным диалогам, обмену опытом и развитию логистики с дополнительными услугами.

63. В регионе устанавливаются партнерские связи между государственным и частным секторами в области развития инфраструктуры, и к такому механизму начинают проявлять все больший интерес. В секторе

¹⁷ Особо заметного успеха добились, в частности, Азербайджан, Вьетнам, Китай, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия и Пакистан.

транспорта Индия добилась немалого прогресса, и в этой стране есть примечательные примеры крупных капиталовложений, направляемых в сектора автомобильных и железных дорог и портов.

64. Страны региона добились немалого прогресса в обмене опытом повышения безопасности инфраструктуры. Сегодня более 25 стран-членов и ассоциированных членов ЭСКАТО устанавливают качественные и/или количественные плановые задания, касающиеся обеспечения безопасности дорожного движения. Многие страны-члены разрабатывают национальные планы по обеспечению безопасности дорожного движения на основе региональных плановых заданий и показателей, и, кроме того, страны осуществляют национальные планы, которые включают в себя инженерно-технические меры, направленные на уменьшение числа жертв дорожно-транспортных происшествий. К примеру, Республика Корея планирует сократить на 30 процентов число жертв дорожно-транспортных происшествий и аварий на своих участках сети Азиатских автомобильных дорог.

IV. Рекомендации и вопросы для рассмотрения

65. Поскольку вот-вот завершится третий год осуществления Региональной программы действий, немалый прогресс наблюдается в направлении развития сети международных комплексных интермодальных перевозок и логистики. Странам региона помогают различные мероприятия, осуществляемые в рамках Региональной программы действий. Вместе с тем, остаются еще множество незадействованных возможностей. Комитет, возможно, вынесет в адрес секретариата рекомендации относительно первоочередных задач на последний год осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы), и в последующий период, особенно в том, что касается вопросов, рассматриваемых ниже.

A. Программные рекомендации на уровне министров

66. Принимая резолюцию 64/5 от 30 апреля 2008 года о создании Форума министров транспорта стран Азии, Комиссия выразила убеждение, что Форум будет играть значительную роль в обеспечении стратегических рекомендаций в области развития транспорта в регионе, транзита и расширения возможностей транспорта, в том числе содействия сотрудничеству, региональной интеграции и предоставления странам возможности получить выгоды от глобализации и тем самым оказывать дальнейшую поддержку роста производства, торговли и инвестиций в регионе.

67. Таким образом, предоставление программных рекомендаций на уровне министров в будущей программе работы секретариата станет постоянным мероприятием.

B. Транспортная инфраструктура

68. Немалый прогресс наблюдается в придании официального статуса сетям Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог. Комитет, возможно, обратится к странам, которые еще не сделали этого, с призывом стать сторонами международных соглашений, касающихся сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог. Два

соглашения помогли сфокусировать внимание на развитии и открыли новые возможности для финансирования инфраструктуры. Вместе с тем, еще предстоит проделать немалую работу для завершения строительства недостающих звеньев и модернизации физической инфраструктуры, включая интермодальные узлы, и для введения в действие этой системы. Эти мероприятия требуют постоянной поддержки на национальном, субрегиональном и региональном уровнях. Следующим важным шагом станет увязывание Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог путем развития системы «сухих портов» для формирования комплексной интермодальной транспортной системы.

69. В этой связи и в соответствии с резолюцией 66/4 Комиссии об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии ожидается, что Комитет призовет страны-члены всесторонне сотрудничать с секретариатом в усилиях по разработке межправительственного соглашения по «сухим портам».

70. Секретариат будет и впредь вести свою аналитическую работу, касающуюся развития «сухих портов», в целях повышения эффективности и действенности функционирования сектора транспорта в интересах экономического развития, охватывающего все слои населения.

С. Упрощение перевозок

71. Упрощение процедур трансграничных и транзитных перевозок идет не столь эффективно, как упрощение процедур в морских портах на основе, например, широкого принятия Конвенции по облегчению международного морского судоходства.¹⁸ Кроме того, работу в области упрощения перевозок необходимо вести для обеспечения беспрепятственного функционирования международного наземного транспорта.

72. Содействуя созданию национальных комитетов по упрощению процедур в странах, которые еще не создали такого механизма, секретариат мог бы и впредь повышать информированность и пропагандировать применение опубликованных руководящих принципов, организовывать учебную подготовку и оказывать консультационные услуги для действующих комитетов. Кроме того, секретариат мог бы сотрудничать с международными региональными и субрегиональными организациями в целях осуществления страновых проектов по упрощению процедур по линии этих комитетов. Секретариат мог бы также предоставить национальным комитетам по упрощению процедур возможность для обмена опытом и расширения их взаимовыгодного сотрудничества, возможно, по линии региональных и субрегиональных совещаний

73. Ожидается, что для оказания странам помощи в завершении переговоров по еще не заключенным соглашениям и выполнении заключенных соглашений по упрощению процедур перевозок Совещание одобрит предложение о постоянной помощи секретариата субрегиону Большого Меконга и странам – членам Шанхайской организации сотрудничества в разработке и осуществлении их субрегиональных

¹⁸ United Nations, *Treaty Series*, vol. 591, No. 8564. Конвенция была принята Международной морской организацией 9 апреля 1965 года. Ее основные цели заключаются в том, чтобы предотвращать ненужные задержки в морских перевозках, способствовать сотрудничеству между правительствами и обеспечивать максимально возможную степень унификации формальностей и других процедур.

соглашений. Кроме того, секретариат мог бы изучить возможность развития межсубрегионального сотрудничества в осуществлении субрегиональных соглашений.

74. Согласно поручению пятьдесят шестой сессии Комиссии (E/ESCAP/1197, пункт 242) секретариат подготовил исследование по оценке хода осуществления резолюции 48/11 от 23 апреля 1992 года об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерах по облегчению перевозок.¹⁹ В исследовании перечислены следующие конвенции, предлагаемые к рассмотрению в странах-членах, в дополнение к конвенциям, рекомендованным в резолюции 48/11:

- Протокол к Конвенции о Договоре о международной дорожной перевозке грузов, 1978 год;²⁰
- Конвенция о временном ввозе (Стамбульская конвенция), 1990 год;²¹
- Международная конвенция по упрощению и согласованию таможенных процедур с поправками (пересмотренная Киотская конвенция), 1999 год;²²
- Конвенция об облегчении международного морского судоходства, 1965 год.²³

75. Эти важные конвенции также необходимо пропагандировать в интересах упрощения и согласования документов и процедур международных перевозок.

76. В этой связи следует поощрять применение методологии ЭСКАТО «время/затраты-расстояние» и организацию учебной подготовки, ибо это может привести к созданию хранилища итоговых данных и схем, которые после обобщения могли бы стать для национальных органов, ответственных за разработку политики, источником информации о существующих барьерах и мерах по упрощению процедур.

77. Новые технологии, такие, как информационно-коммуникационная технология, спутниковая навигация и электронные таможенные печати, оказывают огромное воздействие на документацию, формальности и процедуры международных перевозок. Необходимо организовывать больше семинаров и практикумов для содействия применению новых технологий, особенно комплексных технологий.

D. Транспортная логистика

78. Секретариат планирует сотрудничать с правительствами и промышленностью с целью изучения эффективных мер, в том числе

¹⁹ ESCAP, Review of Progress in the Implementation of UNESCAP Resolution 48/11 of 1992 relating to Accession of Seven UNECE Conventions: Transport Facilitation—Overcoming non-physical barriers, promoting intraregional international trade (March 2006).

²⁰ United Nations, Treaty Series, vol. 1208, No. 19487.

²¹ United Nations, Treaty Series, vol. 1762, No. 30667.

²² United Nations, Treaty Series, vol. 2370, No. 13561.

²³ United Nations, Treaty Series, vol. 591, No. 8564.

разработки руководящих указаний для формулирования национальной политики в области логистики и содействия координации работы различных министерств.

79. Секретариату необходимо продолжать усилия по институционализации сетей национальных экспедиторов грузов, операторов мультимодального транспорта и компаний, предоставляющих логистические услуги, усиливать свой потенциал и обращать внимание правительств стран-членов на соответствующие проблемы отрасли.

80. В целях содействия росту профессионализма и внедрению общепринятых стандартов в секторе экспедирования грузов и логистики секретариат изучает действующие в этой индустрии критерии регистрации и признания, и в дальнейшем разработает руководящие принципы на региональном уровне, которые могли бы применяться национальными ассоциациями экспедиторов грузов.

81. Секретариат мог бы также продолжать оказывать помощь экспедиторам грузов, операторам мультимодального транспорта и компаниям, предоставляющим логистические услуги, в осуществлении учебных программ по наращиванию потенциала во всех государствах-членах.

Е. Финансирование и участие частного сектора

82. Финансирование, необходимое для завершения строительства недостающих звеньев, модернизации существующих звеньев и содержания и ремонта Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, создает значительную нагрузку на национальные бюджеты. Следовательно, необходимо мобилизовывать как традиционные, так и инновационные финансовые ресурсы.

83. Необходимо продолжить изучение возможностей в этом плане партнерских связей между государственным и частным секторами. Страны выражают заинтересованность в работе секретариата в следующих основных областях: оценка готовности стран к участию в проектах по налаживанию партнерских связей между государственным и частным секторами, стандартизация контрактов на национальном уровне, упорядочение процесса налаживания партнерских связей между государственным и частным секторами, наращивание потенциала в государственном и частном секторах и сетевое взаимодействие между партнерскими группами и программами государственного и частного секторов.

Ф. Устойчивое развитие транспорта

84. Устойчивое развитие транспорта – это обширное направление работы секретариата в области транспорта и косвенно затрагивает другие направления. Например, увязывание сети Азиатских автомобильных дорог с сетью Трансазиатских железных дорог для образования комплексной интермодальной транспортной системы дает возможность использовать энергоэффективные виды транспорта с малым количеством выбросов; упрощение перевозок и совершенствование логистики повышает эффективность использования энергии и снижает количество выбросов; партнерские связи между государственным и частным секторами ведут к более устойчивому и эффективному использованию финансовых ресурсов; а вклад повышенной безопасности дорожного движения и транспорта в

достижение Целей развития тысячелетия поддерживает социальную составляющую устойчивого развития. Хотя важно учитывать работу других организаций, необходимо вести дальнейшую работу по разработке сценариев устойчивого развития транспорта, решать проблему несогласованности видов транспорта в грузовых перевозках между городами и совершенствовать логистику грузовых перевозок.

Г. Безопасность дорожного движения

85. Секретариат добился успехов в повышении информированности и углублении понимания вопросов, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения, в странах-членах. Однако безопасность дорожного движения остается проблемой для всего региона с точки зрения экономических и социальных затрат. Необходимо и впредь задействовать значительные организационные и финансовые ресурсы, которые могут обеспечить высокую отдачу от инвестиций. Очередная задача заключается в мобилизации ресурсов и стимулировании на высоком уровне дополнительной приверженности делу достижения мировых, региональных и национальных целей и задач, связанных с повышением безопасности дорожного движения и спасением жизни людей

Н. Транспорт и Цели развития тысячелетия

86. Как элемент устойчивого развития транспорта транспорт и Цели развития тысячелетия – это одно из главных направлений работы секретариата. Сектор транспорта вносит вклад в достижение Целей развития тысячелетия главным образом путем обеспечения доступа к экономике, здравоохранению, образованию и другим благам социального взаимодействия (см. E/ESCAP/MCT/SGO/7, где дается более глубокое рассмотрение этого механизма). В числе примеров других направлений работы можно назвать содействие строительству дорог местного значения и подъездных дорог, способствующих доступу к сети Азиатских автомобильных дорог; пропаганда транспортных сообщений между городом и селом и логистических услуг по доставке продукции с фермы на рынок (см. E/ESCAP/FAMT/SGO/5); включение принципа устойчивого развития транспорта в национальную политику; удовлетворение особых потребностей наименее развитых стран; и снижение нагрузки на государственную казну путем осуществления инициатив в области связей государственного и частного секторов. Следовательно, при реализации других направлений работы в рамках Региональной программы действий необходимо учитывать вклад транспорта в достижение Целей развития тысячелетия.

87. Ожидается, что Комитет рассмотрит эти вопросы и даст секретариату рекомендации по обеспечению дальнейшего осуществления резолюции 63/9 от 23 мая 2007 года эффективным и оперативным образом с целью удовлетворения первоочередных потребностей стран-членов.

88. Ожидается также, что делегации информируют Комитет о мерах, принятых на национальном и региональном уровнях в ходе осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы).