Организация Объединенных Наций E/ESCAP/CTR(2)/2*

Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
19 August 2010
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Комитет по транспорту

Вторая сессия
Бангкок, 1-3 ноября 2010 года
Пункт 5 предварительной повестки дня
Вопросы и задачи в сфере транспорта, касающиеся поощрения региональной соединяемости: транспортная политика, инфраструктура, содействие транспорту и логистика

Вопросы и задачи в сфере транспорта, касающиеся поощрения региональной соединяемости: транспортная политика, инфраструктура, содействие транспорту и логистика

Записка секретариата

Резюме

Трансграничная транспортная соединяемость является ключевым элементом регионального сотрудничества и интеграции.

Несмотря на то, что был достигнут значительный прогресс в развитии физической транспортной соединяемости в регионе, до сих пор не решены многие вопросы и проблемы, касающиеся укрепления потенциала, повышения эффективности и поддержки региональной интеграции.

В настоящем документе определяются основные вопросы и проблемы в области транспорта для развития региональной соединяемости и обсуждаются способы, посредством которых могут быть решены эти проблемы. Кроме того, в документе излагаются различные меры и инициативы, которые могли бы быть развернуты на национальном и региональном уровнях в целях поощрения региональной соединяемости.

Комитет, возможно, пожелает дать секретариату руководящее указание относительно дальнейшего направления действий для решения вопросов и проблем, связанных с поощрением региональной соединяемости.

* В настоящий документ полностью внесены исправления, содержащиеся в документе E/ESCSP/CTR(2)/2/Corr.1 от 25 октября 2010 года.

Содержание

		Стр.
I.	Введение ……...	2
II.	Вопросы и проблемы региональной транспортной соединяемости ……...	3
III.	Решение вопросов и проблем региональной транспортной соединяемости ……..	13
IV.	Мероприятия по содействию региональной транспортной соединяемости ……..	19

I. Введение

1. Как и другие сети, транспортные сети состоят из звеньев и узлов. Таким образом, любое ограничение мощности или недостающие звенья, или узлы оказывают влияние на одно из наиболее важных структурных свойств сети, а именно ее соединяемость. Это в свою очередь влияет на потоки и эффективность сети в целом.

2. Императив расширения регионального транспортного сообщения широко признан странами-членами, региональными и субрегиональными организациями и учреждениями как одно из средств поддержки a) региональной интеграции, b) внутри- и межрегиональной торговли, c) доступа для не имеющих выхода к морю стран и островных развивающихся государств, d) региональных и международных производственных сетей, e) открытия рынков и усиления конкуренции, и f) повышения внутреннего доступа к экономическим и социальным возможностям.

3. Однако по различным историческим, политическим и топографическим причинам наземные транспортные сети во многих странах Азии ориентированы на прибрежные районы. В результате межстрановые наземные транспортные связи не получили должного развития. В других случаях появление новых стран создает физические и нефизические барьеры на пути транспортных потоков на границах, которые ранее не существовали.

4. Частично из-за неразвитой инфраструктуры наземного транспорта значительная доля экономического развития в странах Азиатско-Тихоокеанского региона приходится на прибрежные районы. В результате отмечается увеличение разрыва в доходах и богатстве между этими районами и районами в глубине стран. Это в свою очередь обусловило призывы обеспечить более широкую пространственную справедливость в плане доходов и благосостояния.

5. Несмотря на то, что доступ, обеспечиваемый транспортом, имеет общее значение для всех стран, он имеет особое значение для развивающихся государств-архипелагов и островных развивающихся стран для их внутренней и международной торговли. Однако из-за их небольшого размера, распыленности населения, ограниченной базы производства и больших расстояний между

островами[1], предоставление и поддержание адекватных услуг морских перевозок для этих стран и внутри них сталкивается с рядом трудностей и проблем, которые препятствуют экономическому и социальному развитию.

6. Концепция международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы, сформулированная министрами в Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе[2] и подтвержденной в Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, которая была принята Форумом министров транспорта стран Азии (Бангкок, 14-18 декабря 2009 года)[3], нацелена на реализацию потенциальных выгод от улучшения транспортного сообщения посредством развития и интеграции сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог с интермодальными «сухими» портами. В дополнение к интеграции сетей предлагается, чтобы такие «сухие» порты обеспечивали бы услуги по добавлению стоимости, а также выступали бы в качестве центров роста, тем самым поддерживая экономический рост и развитие в более отдаленных внутренних районах и не имеющих выхода к морю странах.

7. Следующие разделы посвящены, во-первых, вопросам и проблемам, которые возникают в связи с развитием региональной соединяемости, во-вторых, средствам решения проблем и, в-третьих, действиям, которые будут оказывать помощь в поощрении региональной соединяемости.

II. Вопросы и проблемы региональной транспортной соединяемости

A. Развитие транспортной инфраструктуры

8. Осуществление проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД) позволило определить сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, включающие 142 000 км автомобильных дорог и 114 200 км железнодорожных линий. Обе сети в настоящее время получили официальный статус благодаря принятию двух соответствующих межправительственных соглашений. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог вступило в силу 4 июля 2005 года. В настоящее время насчитывается 28 сторон Соглашения, и одно государство, подписавшее соглашение, еще не стало его стороной. Между тем, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог, которое вступило в силу 11 июня 2009 года, было подписано 22 государствами-членами, 15 из которых уже стали сторонами Соглашения.

9. Обе сети, а также их подъездные дороги и железнодорожные линии, и порты региона вносят существенный вклад в развитие экономики стран региона и повышение их конкурентоспособности, обеспечивая доступ к существующим рынкам, открывая новые рынки и содействуя экономической интеграции.

---

[1] «Многие внутренние сообщения между островами могли бы стать крупными линиями международного сообщения в других частях мира, а некоторые сообщения между островами в Тихоокеанском регионе длиннее и потенциально более опасны, чем многие межконтинентальные сообщения». Ian Williams and Heike Hoppe, “Safety regulations for non-conventional vessels: the IMO approach”, < www.imo.org/includes/blastData.asp/doc_id=1149/Safety.pdf>, получено 27 июля 2010 года.

[2] Впоследствии одобрено 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).

[3] См. резолюцию 66/4 Комиссии от 19 мая 2010 года об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии.

Между тем, эти два проекта продолжают оказывать странам-членам помощь в выявлении будущих инициатив и проектов, которые необходимы для ускорения деятельности по обеспечению транспортной соединяемости в Азии, поддержки внутриазиатской торговли, поддержания экономического роста и улучшения благосостояния граждан региона.

10. В соответствии с положениями межправительственных соглашений секретариат создал отдельные рабочие группы для Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, чтобы помочь странам-членам в осуществлении соглашений. Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам провела три совещания, и рабочая группа по Трансазиатским железным дорогам провела одно совещание.

11. Рабочие группы признали, что Азиатские автомобильные дороги и Трансазиатские железные дороги не являются статичными и оговоренными по срокам структурами, а эволюционными по своей природе сетями и, следовательно, требуют частых соответствующих директивных указаний.

12. Рабочие группы признали важность ежегодно обновляемой информации о состоянии развития инфраструктуры, а также объеме перевозок и уровне транспортных услуг вдоль сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, чтобы более точно направлять будущие стратегии развития.

13. Значительный прогресс был достигнут в развитии и модернизации сети Азиатских автомобильных дорог в соответствии с классификацией и стандартами проектирования Соглашения. Однако имеется около 11 500 км (8 процентов сети) дорог, которые должны быть обновлены до класса III или более высоких стандартов. По аналогии с этим прогресс был достигнут в развитии и модернизации Трансазиатских железных дорог посредством, помимо других проектов, двухколейных путей, изменения ширины колеи и внедрения современной сигнализации. Тем не менее, остается около 8 000 км недостающих звеньев (7 процентов сети).

14. После официального признания сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог в качестве двух основных строительных блоков международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы для Азиатско-Тихоокеанского региона деятельность в настоящее время направлена на интеграцию сетей посредством развития «сухих» портов. Эти «сухие» порты позволили бы: поддерживать развитие интермодальных коридоров; создавать новые возможности для роста во внутренних районах, обеспечивая более широкое пространственное распределение выгод роста; обеспечивать более открытый для всех подход к развитию; и поддерживать перераспределение перевозок на железнодорожный транспорт и внутренние водные пути, чтобы уменьшить экологическое воздействие транспорта.

15. Учитывая масштабы работы, которая будет выполнена в целях развития транспортной инфраструктуры в Азии, акцент на пропаганду отдельных международных коридоров, включая линии транспортного сообщения между Европой и Азией, является одним из практических средств развития транспортной сети. Эти коридоры предоставили бы странам возможности для того, чтобы воздать эффективную систему интермодальных перевозок и развивать собственную логистическую индустрию, тем самым давая региону ЭСКАТО возможность сохранить свои позиции в сфере экономического роста, расширить преимущества для рынков труда и продолжать повышать уровень жизни его населения. «Сухие» порты, расположенные в местах с высоким

потенциалом для консолидации грузопотоков, будут иметь важное значение для эффективности работы таких коридоров.

16. В соответствии с содержащейся в Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии (см. E/ESCAP/66/11, глава IV) просьбой секретариат разрабатывает межправительственное соглашение о «сухих» портах (см. E/ESCAP/CTR(2)/3). Региональное соглашение о «сухих» портах, определяющее общие функции и руководящие принципы, поможет странам в разработке общих стратегий, а также директивных мер и мер регулирования для развития «сухих» портов.

B. Содействие транспорту

17. С улучшением инфраструктуры наземного транспорта в последние два десятилетия нефизические барьеры становятся все более очевидными как основные препятствия для обеспечения соединяемости транспортных услуг между странами региона и через них. Страны-члены признают, что физическая соединяемость сама по себе не может гарантировать бесперебойного движения грузов и пассажиров между странами и что неэффективные и длительные пограничные процедуры продолжают быть серьезной проблемой.

18. Например, Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) при участии перевозчиков из девяти стран начал проводить регулярные испытательные пробеги грузовиков по автомобильным дорогам от границ Китая с центральноазиатскими странами до Западной и Центральной Европы в течение девяти месяцев подряд в 2008 и 2009 годах. В результате испытательных пробегов обнаружилось, что транспортная инфраструктура на маршрутах была адекватной для безотлагательного начала автомобильных перевозок, а самой трудной задачей было устранение административных барьеров на пути полномасштабных операций автодорожным транспортом, так как 40 процентов общего времени в пути расходовалось лишь на пересечение национальных границ.

19. Хотя страны-члены стали уделять больше внимания облегчению транспорта, существует еще много нефизических барьеров для бесперебойного и эффективного движения грузов и пассажиров на международном автомобильном и железнодорожном транспорте. Общие нефизические барьеры вдоль транспортных маршрутов включают:

- непоследовательность и сложность пограничных формальностей и процедур;
- большое количество документов;
- повторные проверки различными органами власти;
- длительное время ожидания для проверки и оформления документов;
- различные технические стандарты (например, габариты транспортного средства и нагрузки на ось);
- правила и нормы, которые не являются прозрачными;
- ограничительные визовые требования для экипажей;
- высокие и многочисленные сборы за въезд или транзит;

- несоблюдение конвенций, сторонами которых являются страны;
- рассогласование рабочего времени на границах;
- различные места различных станций контроля;
- отсутствие координации между контролирующими органами;
- отсутствие координации между различными заинтересованными сторонами.

20. Во многих странах региона международные автомобильные перевозки допускаются в пределах от 30 до 100 км от границы или по ограниченному числу маршрутов с указанием лишь нескольких мест, определенных как пункты погрузки и разгрузки. Кроме того, такие перевозки ограничиваются числом выдаваемых в год транспортных разрешений, а также тем, что действительность таких разрешений ограничивается одним рейсом в обе стороны в течение указанного периода времени. Эти ограничения вызывают высокие расходы и задержки в международных автомобильных перевозках.

21. По аналогии с этим, на железных дорогах упрощение и унификация документов и процедур, а также расширение межстрановых услуг остаются основными нерешенными проблемами. С созданием сети Трансазиатских железных дорог для правительств региона своевременно было бы рассмотреть пути и средства для разработки или улучшения трансграничных мер по упрощению процедур.

22. В середине 90-х годов в некоторых странах при содействии соответствующих международных организаций/учреждений начался процесс разработки субрегиональных соглашений по облегчению трансграничных и/или транзитных перевозок[4]. Эти соглашения создали возможность для обеспечения субрегиональной соединяемости и упрощения и согласования формальностей и процедур. Однако большинство субрегиональных соглашений осуществляются не в полной мере; в некоторых случаях не были завершены переговоры по оперативным и техническим приложениям или протоколам.

23. Существует много международных конвенций, которые предусматривают упрощенные и согласованные системы для международных наземных перевозок и интермодальных перевозок в различных регионах и субрегионах. В своей резолюции 48/11 от 23 апреля 1992 года об автомобильном и железнодорожном транспорте – мерах по облегчению перевозок Комиссия рекомендовала семь таких конвенций[5]. Однако, так как некоторые сопредельные страны не присоединились ко всем конвенциям, есть территориальный разрыв в их применении, что существенно влияет на их функционирование в регионе.

[4] Примеры включают: Рамочное соглашение АСЕАН по упрощению перевозок транзитных грузов, подписанное в 1998 году; Рамочное соглашение по транзитным перевозкам Организации экономического сотрудничества (1998 год); Соглашение по упрощению трансграничных транспортных перевозок товаров и пассажиров в субрегионе Большого Меконга (1999 год); Рамочное соглашение АСЕАН о смешанных перевозках (2005 год); Соглашение АСЕАН о межстрановых перевозках (2009 год); и Соглашение между правительствами стран – членов Шанхайской организации сотрудничества по облегчению международных автомобильных перевозок, осуществление которого началось в 2004 году.

[5] Конвенция о дорожном движении 1968 год; Конвенция о дорожных знаках и сигналах, 1968 год; Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), 1975 год; Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств, 1956 год; Таможенная конвенция о контейнерах, 1972 год; Международная конвенция по согласованию условий проведения контроля грузов на границе, 1982 год; и Конвенция о Договоре о международной дорожной перевозке грузов, 1956 год.

C. Транспортная логистика

24. Во многих странах-членах затраты на логистику составляют значительную долю от общего объема производства. В Индонезии, например, затраты на логистику составляют 14 процентов от общих издержек производства по сравнению с 5 процентами в Японии[6]. В Китае затраты на логистику в 2008 году составили 18,1 процента от общего объема валового внутреннего продукта (ВВП)[7]. В Таиланде «затраты на логистику в 2007 году достигли 1,6 трлн. батов, что эквивалентно 18,9 процента от ВВП»[8]. По оценкам, в Камбодже и Лаосской Народно-Демократической Республике 20-ти процентное сокращение затрат на логистику позволило бы повысить отношение торговли к ВВП более, чем на 10 процентов[9]. Следовательно, эффективная логистика может существенно увеличить объем торговли.

25. Многие страны региона приступили к осуществлению инициатив в целях введения в действие политики для руководства развитием эффективной логистики и поддержки деятельности в этих целях. Однако из-за межсекторального характера связанных с логистикой вопросов, которые необходимо решать в таких областях, как торговля, транспорт и логистические услуги, инфраструктура, а также правила и нормативы, эта задача часто оказывается сложной, и ее решение требует участия различных заинтересованных сторон как из государственного, так и из частного секторов. Кроме того, ответственность за принятие политических решений, связанных с логистической отраслью, распределена по разным министерствам, и ни одно из учреждений не отвечает за общую координацию их деятельности. Как следствие этого, для многих стран в регионе по-прежнему остается нерешенным вопрос о том, как собрать вместе все заинтересованные стороны для разработки и осуществления всеобъемлющей политики в сфере логистики на скоординированной и последовательной основе.

26. Во многих случаях статистические данные по логистическим услугам несопоставимы, поскольку различные страны часто имеют разные критерии для сбора и расчета данных. Назрела необходимость в разработке полезного статистического инструмента для измерения и мониторинга затрат на логистику.

27. Оперативный потенциал поставщиков логистических услуг оказывает прямое воздействие на эффективность логистики в стране. Во многих странах-членах поставщики услуг логистики все еще малы по размеру, а логистическая отрасль фрагментирована. Во многих случаях по этой причине необходимо повышать профессионализм и конкурентоспособность поставщиков логистических услуг путем, среди прочего, установлением минимальных стандартов и кодексов поведения для участия в логистической отрасли, а также обучения операторов и должностных лиц.

D. Финансы и участие частного сектора

28. Несмотря на то, что существенный прогресс был достигнут в модернизации национальной транспортной инфраструктуры и развитии трансграничных связей, общей эффективности движения по-прежнему препятствует отсутствие надлежащей соединяемости. В исследовании ЭСКАТО

---

6 JETRO (2007), *ASEAN Logistics Network Map*, (Tokyo, Japan External Trade Organization).

7 http://www.un188.com/zixun/zixun60.htm.

8 http://enews.mcot.net/view.php?id=8782.

9 ESCAP, *Ten as One: Challenges and Opportunities for ASEAN Integration* (Bangkok: 2007).

за 2005 год определены инвестиционные потребности в размере 18 млрд. долл. США для улучшения и обновления 26 000 км Азиатских автомобильных дорог[10]. В другом исследовании ЭСКАТО[11] дается оценка тому, что для постройки недостающих звеньев в сети Трансазиатских железных дорог потребуется 24 млрд. долл. США и что больше ресурсов необходимо выделять для повышения мощностей на существующих маршрутах.

29. Рабочие группы по Азиатским автомобильным дорогам и Трансазиатским железным дорогам отметили важность инвестиций и финансирования для развития и поддержания сетей и указали на то, что ряду стран необходима финансовая помощь для покрытия расходов по проектам, имеющим международное значение.

30. В дополнение к модернизации автомобильных и железных дорог существует проблема содержания сетей для обеспечения бесперебойной работы, а также сохранения ценных активов. В стремлении к строительству новых объектов транспортной инфраструктуры и расширению мощностей вопросы содержания дорог часто упускаются из виду. Однако существенной экономии можно добиться путем принятия соответствующих программ содержания дорог. Например, было подсчитано, что на каждый дополнительный доллар, который развивающаяся страна тратит на содержание дорог, пользователи дорогами могут сэкономить 3 доллара США[12].

31. Многие инициативы в области политики, которые осуществляются для создания специальных фондов содержания дорог, поддерживаются за счет сборов на топливо, платных дорог и других источников. Однако из-за отсутствия надлежащих ресурсов, политики, технологии и навыков, необходимых для управления и содержания дорожных сетей, результат осуществления этих инициатив не внушает оптимизма.

32. Для решения этих задач бюджетные ассигнования правительств, возможно, должны быть дополнены поддержкой партнеров по развитию и другими инновационными механизмами финансирования, такими, как государственно-частные партнерства (ГЧП) и другими формами механизмов финансирования проектов.

33. В глобальном масштабе совокупная стоимость транспортных проектов, которые были завершены с участием частного сектора в период с 1990 года по 2008 год, превысила 230 млрд. долл. США, при этом почти половина таких проектов пришлась на долю региона ЭСКАТО. Наиболее активными странами в плане использования государственно-частных партнерств стали Китай и Индия. Многие другие страны региона испытывают трудности в привлечении частного сектора. В недавнем исследовании подразделений и программ по ГЧП в регионе секретариат обнаружил, что двенадцатью основными барьерами для государственно-частных партнерств являются[13]:

---

[10] ESCAP, *Priority Investment Needs for the Development of the Asian Highway Network*, 2005 (ST/ESCAP/2424).

[11] ESCAP, *Priority Investment Needs for the Development of the Trans-Asian Railway Network*, 2009 (ST/ESCAP/2557).

[12] Азиатский банк развития. *Road Funds and Road Maintenance*, 2003 год, размещена по адресу http://www.adb.org/Documents/Reports/Road_Funds_Maintenance/chap02.pdf.

[13] ЭСКАТО, информационная записка 2, подготовленная для Совещания группы экспертов высокого уровня по государственно-частным партнерствам в целях развития инфраструктуры, Джакарта, 14 апреля 2010 года, размещена по адресу: http://www.unescap.org/ttdw/ppp/ppp_jakarta2010/info_paper2.pdf.

- отсутствие надлежащего контроля за программами по ГЧП и необходимой поддержки для них;

- недостаточная информированность/плохое понимание государственно-частных партнерств политиками/лицами, отвечающими за принятие решений;

- отсутствие необходимого потенциала в государственном и частном секторах в отношении разработки и осуществления проектов;

- отсутствие/недостаточный охват правового режима/институциональных рамок ГЧП;

- отсутствие четкого определения процесса ГЧП;

- отсутствие типовых концессионных соглашений;

- отсутствие необходимых фондов для разработки проектов государственного сектора;

- трудности в получении долгосрочного финансирования;

- непредставление правительствами стимулов/субсидий/ финансирования для поддержания жизнеспособности проектов;

- приобретение земель затруднено и занимает много времени;

- отсутствие надлежащей координации между центральными и местными органами власти;

- возникновение «эффекта домино» в результате изменения/внутренних, региональных экономических и политических условий.

34. С учетом этих и других препятствий для ГЧП безусловно существует целый ряд основных задач, решение которых позволит создать условия, благоприятные для государственно-частных партнерств.

E. Устойчивое развитие транспорта

35. Транспортный сектор является третьим по величине потребителем энергии и крупнейшим потребителем нефтепродуктов в регионе ЭСКАТО. Его энергопотребление растет быстрее, чем в других секторах и других регионах, что обуславливается быстрыми темпами автомобилизации и высоким спросом на транспортные услуги, обуславливаемым процессом экономического развития. Между тем транспортный сектор является основным источником или «прародителем» загрязнения воздуха и вторым по величине источником выбросов двуокиси углерода.

36. Проблемы, стоящие перед политиками в усилиях, направленных на сокращение потребления энергоресурсов и выбросов автотранспортных средств, включают: большой существующий парк автотранспортных средств с относительно высокими уровнями потребления и выбросов, на вывод которых из парка потребуется определенное время; задержки в переводе новых технологий на серийное производство; долговечность активов транспортной инфраструктуры не позволяет странам вырваться из порочного круга энергоемкого развития; воздействие роста транспортных расходов на не

имеющие выхода к морю развивающиеся страны и островные развивающиеся страны; и признание того, что увеличение объема выбросов в результате увеличения числа автотранспортных средств сводит на нет достижения в области улучшения топливной экономичности и снижения выбросов выхлопных газов. Для решения большинства из этих проблем требуется долгосрочная приверженность к проведению существенных изменений в области транспортной политики.

37. Основные проблемы, которые лежат в сфере деятельности секретариата, касаются интермодальных грузовых транспортных систем и логистики. Как известно, эффективность использования топлива железнодорожным и водным транспортом выше, чем у автомобильного транспорта (см. E/ESCAP/CTR/3). Следовательно, задача заключается в разработке комплексной интермодальной транспортной системы, которая, в случае необходимости, сможет воспользоваться преимуществами более высокой топливной эффективности и снижения выбросов железнодорожным и водным транспортом. Улучшение логистики является еще одним средством сокращения потребления топлива и связанных с этим выбросов.

F. Безопасности дорожного движения

38. Во всем мире в результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно, по оценкам, погибает 1,3 млн. человек, а 50 млн. человек получают увечья. По прогнозам, к 2020 году число смертей в результате ДТП во всем мире достигнет 1,9 млн. человек[14]. Из этого общего числа число смертей в результате ДТП в Азии, по оценкам, составляет 700 000 в год, что составляет более половины общемирового показателя, несмотря на то, что в 2007 году на долю Азии приходилось лишь 43 процента глобального парка автотранспортных средств. По оценкам, к 2020 году две трети погибших в результате ДТП в мире придутся на долю региона ЭСКАТО. Это означает, что и без того недопустимо большое количество дорожно-транспортных происшествий с его стоимостью в человеческих жизнях увеличится еще больше, если не удастся добиться достаточного прогресса в деле повышения безопасности дорожного движения.

39. В целях преодоления глобального кризиса в области безопасности дорожного движения Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 64/255 от 2 марта 2010 года о повышении безопасности дорожного движения. Среди прочего, резолюция провозгласила период 2011-2020 годов Десятилетием действий за безопасность дорожного движения с целью стабилизации и последующего снижения прогнозируемого уровня жертв ДТП во всем мире путем увеличения числа мероприятий, осуществляемых на национальном, региональном и глобальном уровнях.

40. Несмотря на эти глобальные инициативы, безопасность дорожного движения во многих странах региона по-прежнему не наделяется высокой приоритетностью в процессах национального планирования или национальных стратегиях, и не принимаются достаточные меры для повышения информированности общественности о необходимости решения этого вопроса. Решимость бороться со смертями и увечьями в результате ДТР должна быть ясно и однозначно продемонстрирована на региональном и национальном уровнях. В силу того, что в эту сферу вовлечены многие заинтересованные стороны, важно планировать и осуществлять скоординированные меры по повышению безопасности дорожного движения. Разработка национальных стратегий и планов действий в области безопасности дорожного движения с

[14] Комиссия по вопросам глобальной безопасности дорожного движения, *Make Roads Safe: A Decade of Action for Road Safety* (London: 2009).

соизмеримыми задачами и целями безопасности дорожного движения поможет странам продвинуться вперед в разработке целенаправленных действий в целевых областях. Важно, чтобы данные об авариях на дорогах предоставлялись для мониторинга прогресса в достижении целей и задач на региональном и национальном уровнях. Обмен опытом и передовой практикой позволит усилить потенциал стран для планирования и осуществления мер директивного уровня в целях повышения безопасности дорожного движения.

G. Транспорт и цели развития тысячелетия

41. Многие проблемы в достижении Целей развития тысячелетия связаны с обеспечением доступа к экономическим и социальным возможностям. Эти проблемы включают доступ к рынкам сбыта, занятости, повышающим производительность труда службам распространения передового опыта и знаний, образованию и медико-санитарным услугам и удовлетворения транспортных потребностей с учетом гендерной перспективы. Посредством обеспечения такого доступа транспорт содействует достижению Целей развития тысячелетия в областях бедности, образования, пола, детской смертности и здравоохранения. Транспорт также содействует достижению цели создания партнерства путем учета особых потребностей не имеющих выхода к морю развивающихся стран и небольших островных развивающихся государств и привлечения частного сектора к участию в процессе развития.

42. Хотя транспорт по самой своей природе обеспечивает доступ и соединяемость, в регионе насчитывается немало стран с большим пространственным неравенством в доходах из-за отсутствия пригодных для проезда в любую погоду дорог, обеспечивающих сообщение с деревнями, редкого или ненадежного транспортного сообщения с отдаленными островами, плохого физического доступа к более глубоким внутренним районам и неразвитого сообщения между сельскими районами и городами. Задача заключается в улучшении доступа, тем самым способствуя достижению Целей развития тысячелетия.

H. Перевозки между островами

43. Общая цель транспортной политики заключается в обеспечении экономически эффективной, экологически чистой, социально приемлемой и пространственно справедливой транспортной системы в интересах всех людей и предприятий, расположенных в пределах юрисдикции соответствующего политика.

44. Это особенно важно для государств-архипелагов и островных стран, которые сталкиваются с рядом специфических трудностей и проблем, связанных со спросом на услуги морских перевозок и их предложением, а также институциональными и организационными рамками, на основе которых работает отрасль судоходства между островами.

45. С точки зрения спроса, для судоходства между островами характерны низкие и, зачастую, нерегулярные объемы перевозок, рейсы на большие расстояния, несбалансированные потоки грузов и низкие значения единицы экспорта; с точки зрения предложения, необходимо учитывать соображения судовой экономики (объем предлагаемых грузов, требуемая частота предоставляемых услуг, длина маршрута, скорость судна, физические ограничения на размер корабля в портах и время стоянки в порту), а также факторы неделимости соответствующей инфраструктуры, надстроечных конструкций и оборудования морского порта. Последствиями этих соображений, с точки зрения спроса и предложения, становятся высокие

транспортные издержки и низкая прибыль или хронические потери на морских перевозках.

46. Неспособность операторов судов извлекать достаточную прибыль приводит, в свою очередь, к дальнейшему ухудшению экспедиционных услуг, влекущему за собой трудности в обеспечении финансирования, низкий уровень инвестиций, не отвечающее требованиям обслуживание, старение флота, невозможность привлечения моряков и квалифицированного управленческого персонала судоходной компании, низкую производительность, низкое качество обслуживания (частота и надежность) или полное отсутствие обслуживания и нарушения норм безопасности.

47. Эти трудности усугубляются трудностями в отрасли судоремонта, в том числе: отсутствием надлежащих судоремонтных зданий и сооружений, особенно в отдаленных местах; трудностями в получении запасных частей, особенно для устаревшего оборудования; высокими затратами на ремонт и низким квалификационным уровнем в судоремонте.

48. Существуют также различные институциональные и организационные трудности, в том числе: морское законодательство не соответствует международным стандартам; законодательная среда не способствует обеспечению соблюдения требований судовой ипотеки или морских залогов; ограниченное обеспечение соблюдения норм безопасности; не прошедшие надлежащей подготовки моряки; отсутствие необходимой прозрачности в работе находящихся в собственности государства флотов и в предоставлении и мониторинге маршрутных лицензий и контрактов для субсидируемых морских перевозчиков.

49. В области экспедирования грузов и логистики большинство развивающихся стран Тихоокеанского субрегиона сталкиваются с особыми проблемами. Разбросанность небольшого населения по многочисленным островам наряду с ограниченными торговыми и промышленными возможностями затрудняют поставщикам услуг логистики доступ к необходимым навыкам и знаниям, а отсутствие адекватной инфраструктуры внутреннего транспорта затрудняет попытки повысить эффективность жизненно важных цепочек поставок.

I. Подключение субрегиональных транспортных сетей

50. Многие субрегиональные и межправительственные организации в регионе ЭСКАТО принимают активное участие в разработке региональных транспортных сетей, содействии развитию транспортной инфраструктуры и разработке и реализации нормативно правовой базы, благоприятной для беспрепятственного и эффективного потока грузов и пассажиров между их странами-членами.

51. Некоторые субрегионы оказались более успешными, чем другие, в разработке таких механизмов. Как следствие этого имеются возможности для обмена опытом по существу мероприятий и мер, связанных с осуществлением.

52. Признавая преимущества стратегии внешней ориентации, многие субрегионы в настоящее время ведут поиск за пределами своих границ в направлении создания более широких торговых связей с другими субрегионами, а в некоторых случаях оказания транзитных услуг для других субрегионов. Это выявило технические, нормативные и оперативные различия между режимами в каждом субрегионе, которые могут выступать в качестве физических и нефизических барьеров для беспрепятственного и эффективного транспорта.

Эти соображения имеют особую важность в рамках коридорных подходов к развитию транспорта, где соответствующий коридор пересекает субрегиональные границы. Следовательно, имеются также возможности для расширения межсубрегиональной соединяемости на основе решения этих вопросов.

III. Решение вопросов и проблем региональной транспортной соединяемости

A. Развитие транспортной инфраструктуры

53. Со вступлением в силу межправительственных соглашений по Азиатским автомобильным дорогам и Трансазиатским железным дорогам существует постоянная потребность в том, чтобы секретариат координировал осуществление положений соглашений, в том числе проведение совещаний соответствующих рабочих групп.

54. Модернизация и совершенствование маршрутов Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог способствуют улучшению региональной соединяемости, а также эффективности автомобильного и железнодорожного транспорта. Предварительное изучение приоритетных маршрутов Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог поможет странам в подготовке обоснованных предложений по проектам и изыскании ресурсов для их модернизации. Учебные практикумы и семинары в области оценки инвестиционных потребностей позволят далее усиливать потенциал транспортных чиновников в том, что касается подготовки инвестиционных исследований и предложений.

55. В более широком контексте отмечается необходимость рассмотрения вопроса о наиболее эффективных средствах продвижения к международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системе. Один из подходов к этому состоит в том, чтобы сконцентрировать усилия на ряде стратегических международных коридоров, включая линии транспортного сообщения между Европой и Азией, которые объединяют Азиатские автомобильные дороги, Трансазиатские железные дороги и другие виды транспорта посредствам «сухих» портов, определить вопросы и проблемы в этих коридорах и вслед за этим предпринять согласованные усилия, чтобы полностью ввести в действие эти коридоры путем устранения различных физических и нефизических барьеров.

56. Всеобъемлющая региональная стратегия должна быть разработана для оказания странам помощи в создании «сухих» портов в ключевых местах, где они могут создать новые возможности для роста во внутренних районах.

57. Официальное оформление развития «сухих» портов при помощи межправительственного соглашения: a) содействовало бы международному признанию «сухих» портов; b) способствовало бы капиталовложениям в инфраструктуру; и c) определяло бы оперативные услуги для более согласованного подхода к развитию и эксплуатации «сухих» портов в регионе[15].

58. В связи с эволюционным характером Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих» портов есть необходимость в разработке или обновлении и поддержании их баз данных, которые станут

[15] Подробнее о разработке межправительственного соглашения по «сухим» портам и предлагаемой структуре такого соглашения см. E/ESCAP/CTR(2)/3.

справочным ресурсом относительно их текущего статуса в любой момент времени.

B. Упрощение транспортных процедур

59. Принимая во внимание многочисленные институциональные и организационные трудности в международных наземных перевозках, необходимы комплексные меры для решения вопросов упрощения процедур в области региональной соединяемости, включая политическую поддержку, разработку и осуществление эффективных субрегиональных и двусторонних соглашений, присоединение к международным конвенциям по упрощению процедур и их осуществление, применение новых технологий, создание/укрепление координационных механизмов и создание потенциала.

60. При разработке или обновлении двусторонних или многосторонних соглашений в области автомобильного транспорта желательно, чтобы страны-члены обеспечивали большее число транспортных маршрутов с большим географическим охватом и создали более эффективные системы транспортных разрешений.

61. Для стран с обширными международными железнодорожными перевозками согласование документов и упрощение формальностей и процедур должны быть включены в планы работы транспортных и других контролирующих органов. Для других стран есть необходимость в совместном обсуждении способов того, как начать оказание международных железнодорожных услуг или расширить их. В таких дискуссиях целесообразно также достичь договоренности о согласованных документах и упрощенных формальностях, чтобы избежать более сложных и трудных процессов, которые, возможно, потребуется изменить после начала операций.

62. Субрегиональные соглашения, касающиеся транспорта, играют ключевую роль в сфере субрегиональной соединяемости. Субрегиональные соглашения, заключенные странами-членами, должны результативно осуществляться для обеспечения эффективного и бесперебойного транспортного сообщения между странами и через них. Некоторые соглашения или технические приложения/протоколы, по которым ведутся переговоры, должны быть оперативно завершены.

63. Международные конвенции обеспечивают рамки для согласования и упрощения формальностей и процедур. Если страны-члены еще не сделали этого, они могут рассмотреть возможность присоединения к соответствующим международным конвенциям, в частности, семи основным конвенциям, рекомендованным в резолюции 48/11 Комиссии. В силу того, что эта резолюция была принята в 1992 году, она должна быть обновлена с тем, чтобы отразить в ней последующее развитие международных конвенций и последние тенденции в области спроса на международные наземные перевозки (см. E/ESCAP/CTR(2)/1).

64. Координация соответствующих министерств/ведомств и частного сектора необходима для эффективного решения проблем упрощения транспортных процедур. Такое сотрудничество имеет решающее значение для разработки и осуществления различных мер по упрощению процедур. В некоторых странах региона ЭСКАТО созданы координационные механизмы, которые могли бы выполнять все необходимые задачи. Они должны быть далее усилены для обеспечения того, чтобы сделать их в полной мере эффективными.

65. Методология ЭСКАТО «время/стоимость-расстояние» является одним из эффективных инструментов, помогающих определять время и затраты в течение

всего процесса трансграничных и транзитных перевозок. При регулярном применении этой методологии на соответствующих транспортных маршрутах или коридорах могут быть найдены и идентифицированы узкие места и воздействие мер по упрощению процедур может контролироваться и оцениваться.

66. Новые технологии, такие, как ИКТ, и электронные таможенные печати и пломбы открывают большие возможности для совершенствования досмотров и разрешений для совершения трансграничных формальностей и процедур. Для содействия использованию новых технологий необходимы конкретные планы действий.

C. Транспортная логистика

67. Учитывая, что многие страны члены приступают к выполнению сложной задачи разработки политики в области логистики, руководящие принципы для разработки такой политики стали бы полезным инструментом, чтобы помочь им в их начинаниях.

68. В силу того, что логистика является одним из актуальных вопросов для многих заинтересованных сторон, включая правительства, логистическую отрасль и потребителей логистических услуг, решение вопроса об улучшении логистических услуг в странах-членах должно, как следствие этого, проходить с участием всех заинтересованных сторон. Для того чтобы справиться с различными проблемами в сфере логистики, потребуются эффективная координация и общие концепции между заинтересованными сторонами.

69. Параллельно с разработкой политики в области логистики необходимо разработать инструмент, который измеряет и контролирует расходы на логистику.

70. В целях повышения профессионализма и конкурентоспособности поставщиков логистических услуг должны быть утверждены минимальный стандарт и кодекс поведения для логистической отрасли.

71. Налаживание сетевого взаимодействия является одним из важных подходов для логистической отрасли в целях обеспечения результативных и экономически эффективных услуг. Ежегодные региональные совещания по экспедированию грузов, мультимодальным перевозкам и логистике являются желательными для операторов, чтобы углублять сетевое взаимодействие и сотрудничество, пропагандировать коммуникационные возможности, обмениваться опытом и обсуждать общие проблемы.

72. Необходимо учредить и проводить на стабильной основе учебные программы в развивающихся странах в целях укрепления потенциала экспедиторов, операторов мультимодальных перевозок и поставщиков логистических услуг.

D. Финансы и участие частного сектора

73. Инвестиционные форумы с участием доноров, международных и субрегиональных организаций и частного сектора обеспечивают возможность продемонстрировать инвестиционные потребности в странах членах и обсудить потенциальные инвестиционные проекты для развития и модернизации сети Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих» портов, оказывая, таким образом, странам-членам помощь в их усилиях по мобилизации финансовых ресурсов.

74. В решении проблемы содержания дорог необходимо возродить инициативы по содержанию дорог для улучшения планирования содержания дорог и рационального распределения ресурсов. Страны-члены могли бы рассмотреть реформы директивного уровня для введения сборов с пользователей дорог, таких, как сборы за проезд и налоги на топливо, и учитывать необходимость содержания дорог и приоритизации этой деятельности, равно как и создания фондов содержания дорог, в процессе национального планирования.

75. Для того чтобы эффективно преодолеть барьеры для ГЧП, необходимо следующее: a) меры вмешательства, включая пропаганду политики высокого уровня, направленные на повышение осведомленности и понимания политиков и лиц, ответственных за принятие решений; b) налаживание сетевого взаимодействия между подразделениями и программами по ГЧП в целях обмена информацией и опытом; c) разработка всеобъемлющих учебных программ и справочных и учебных материалов в области государственно-частных партнерств для политиков и практиков на различных уровнях; и d) участие академических и национальных учебных заведений (особенно тех, которые участвуют в профессиональной подготовке государственных служащих) в проведении регулярных краткосрочных и долгосрочных учебных программ по различным аспектам ГЧП. На национальном уровне также существует необходимость в пересмотре существующих институциональных и нормативных механизмов, оценке готовности к ГЧП и стандартизации процессов разработки и осуществления проектов.

E. Устойчивое развитие транспорта

76. В связи с большими трудностями, связанными с долговечностью транспортных активов и долгими сроками для разработки и внедрения новых технологий, существует необходимость в изучении сценариев устойчивого развития транспорта и разработке долгосрочных планов развития транспорта с тем, чтобы уменьшить возможности для того, чтобы страна «не попалась в ловушку» негибкого энергоемкого пути развития.

77. Тем временем, назрела необходимость в том, чтобы оказывать содействие смене видов транспорта для грузовых перевозок на большие расстояния и улучшать транспортную логистику, что будет способствовать более энергоэффективному и экологически чистому транспорту.

F. Безопасность дорожного движения

78. Разработка региональных целей, задач и показателей в области безопасности дорожного движения окажут поддержку осуществлению и мониторингу Десятилетия действий за безопасность дорожного движения на региональном уровне. Странам необходимо продемонстрировать высокий уровень приверженности осуществлению Десятилетия действий за безопасность дорожного движения, и они должны продолжать свои усилия по разработке и осуществлению национальных стратегий и планов действий в области безопасности дорожного движения, состоящих из поддающихся измерению целей и задач с целенаправленными мерами в приоритетных областях. Целенаправленные действия потребуются для обеспечения осведомленности общественности о безопасности дорожного движения, разработки безопасной дорожной инфраструктуры и модернизации опасных участков, а также для защиты наиболее уязвимых участников дорожного движения, таких, как пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты. В целях содействия периодическому мониторингу прогресса в деле повышения безопасности

дорожного движения страны-члены должны начать работу по сбору высококачественных данных о безопасности дорожного движения.

79. Существует необходимость дальнейшего укрепления координации, усиления существующих связей и налаживания новых партнерских отношений между различными заинтересованными сторонами, работающими в области безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и национальном уровнях, чтобы направить больше ресурсов на повышение безопасности дорожного движения, в частности, для деятельности, связанной Десятилетием действий за безопасность дорожного движения. Кроме того, обмен опытом и передовой практикой на региональном и национальном уровнях позволит повысить потенциал стран в планировании и осуществлении мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. В этом контексте опирающаяся на Интернет региональная сеть заинтересованных сторон могла бы содействовать обмену информацией и помочь в мониторинге достижений. Также было бы полезным провести компиляцию руководства с изложением передовой практики.

G. Транспорт и Цели развития тысячелетия

80. Развитие сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и их интеграция посредством «сухих» портов поддерживает экономический рост, который признается в качестве важнейшего элемента борьбы с нищетой, однако требуется осуществить более целенаправленные меры вмешательства.

81. Для эффективного определения целей по мерам вмешательства в секторе транспорта необходимо разработать и осуществить стратегии в поддержку достижения Целей развития тысячелетия, которые: обеспечивают доступ к деревням в любую погоду; обеспечивают регулярное и надежное морское сообщение с отдаленными островами; развивают инфраструктуру цепи поставок в логистическом звене «ферма-рынок»; и укрепляют связи между сельскими районами и городами. Существует также необходимость в пересмотре существующих организационных, нормативных и организационных стратегий, которые могут сдерживать эффективность цепочек поставок, тем самым уменьшая потенциальный доход сельского населения и увеличивая потребительские цены.

H. Межостровное сообщение

82. В последние годы значительный прогресс был достигнут в решении многих законодательных, нормативных вопросов и вопросов подготовки кадров, связанных с морским транспортом, особенно в Тихоокеанском субрегионе, с предоставлением технических консультаций и услуг по наращиванию потенциала со стороны Региональной морской программы (РМП) секретариата Тихоокеанского сообщества (СТС) в областях морского права, подготовки кадров и безопасности.

83. В процессе разработки экономической политики, связанной с морским транспортом, как Форум тихоокеанских островов, так и Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) взяли на себя обязательства либерализации

нормативно-правовой базы, принимая во внимание необходимость в безопасной, эффективной и надежной работе морских транспортных служб[16].

84. Однако, из-за особых проблем, с которыми они сталкиваются, развивающиеся государства-архипелаги и островные развивающиеся страны используют политику, охватывающую регулирование въезда, государственную и региональную собственность судоходных линий, бронирование внутреннего судоходства за национальными флотами (каботаж), государственные судоходные линии, фискальные меры (субсидии и налоговые льготы), субсидии судостроения, субсидии капитального ремонта для причалов и пристаней, лицензирование маршрутов, франчайзинг маршрутов, контроль фрахтовых ставок и субсидии фрахтовых ставок для грузоотправителей.

85. Ввиду сложности вопросов, связанных с осуществлением этих стратегий, необходимо подробно изучить их последствия.

86. Финансирование судов остается проблемой для морских перевозок между островами. Как следствие этого есть необходимость вернуться к этому вопросу и провести углубленный анализ трудностей и возможных решений.

87. Тихоокеанские островные развивающиеся страны также нуждаются в помощи в наращивании потенциала людских ресурсов в области экспедирования и логистики для обеспечения сообщения как между островами, так и международного сообщения. С международной практикой в области экспедирования грузов и логистики могли бы быть также ознакомлены представители этой отрасли и политики в этих странах.

I. Подключение субрегиональных транспортных сетей

88. В распоряжении секретариата имеется ряд меморандумов о взаимопонимании с субрегиональными организациями и программами, включая АСЕАН, Организацию экономического сотрудничества (ОЭС), секретариат Форума, Ассоциацию регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК), Шанхайскую организацию сотрудничества (ШОС), секретариат Тихоокеанского сообщества (СТС) и Межправительственную комиссию по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия (МПК-ТРАСЕКА), а также АБР, в том числе его программы по Центральноазиатскому региональному экономическому сотрудничеству (ЦАРЭС) и субрегиону Большого Меконга (СБМ). Такие договоренности могли бы стать прочной основой для решения вопросов и проблем, изложенных в предыдущем разделе. Однако существует необходимость пересмотра меморандумов о взаимопонимании и рассмотрения в тесном взаимодействии с заинтересованными сторонами областей и условий для более тесного сотрудничества. Где это уместно, такие консультации могли бы проводиться в тесном сотрудничестве с субрегиональными отделениями ЭСКАТО.

89. В связи с необходимостью и желанием увеличить объем межсубрегиональных перевозок товаров и перемещения транспортных средств существует ряд инициатив, которые могут быть развернуты, в том числе: обмен

[16] Принципы Форума в отношении региональных транспортных услуг, принятые главами государств и представителями на тридцать пятом Форуме тихоокеанских островов, Апиа, Самоа, 6 августа 2004 года, публикация доступна по адресу http://www.forumsec.org.fj/resources/uploads/attachments/documents/Forum%20Principles%20on%20Regional%20Transport%20Services%202004.pdf; и дорожная карта в направлении комплексного и конкурентоспособного морского транспорта в АСЕАН, принятая на тринадцатом Совещании министров транспорта АСЕАН, Сингапур, 1 ноября 2007 года, размещена по адресу http://www.asean.org/21152.pdf.

опытом между субрегиональными организациями в развитии субрегионального транспорта; содействие в устранении физических барьеров для межсубрегионального транспорта; и содействие оперативной соединяемости транспорта в субрегионах.

IV. Мероприятия по содействию региональной транспортной соединяемости

A. Введение

90. В Региональной программе действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2007-2011 годы, определены восемь областей, в которых секретариату надлежит работать в консультации со странами-членами, а именно: a) рекомендации в отношении политики на уровне министров; b) развитие транспортной инфраструктуры; c) упрощение транспортных процедур; d) транспортная логистика; e) финансирование и участие частного сектора; f) развитие устойчивого транспорта; g) безопасность дорожного движения; и h) сектор транспорта и Цели развития тысячелетия. Прогресс в реализации Региональной программы действий описан в документах E/ESCAP/CTR(2)/1 и E/ESCAP/CTR(2)/INF/4.

91. В первых двух разделах настоящего документа изложены проблемы, стоящие перед странами-членами в разработке комплексной международной интермодальной транспортной логистической системы и широкие направления, в которых страны могут приступить к решению этих проблем. В ходе рассмотрения этих проблем две дополнительные тематические области были определены как новые проблемы, а именно: морские перевозки между островами и подсоединение субрегиональных транспортных сетей.

92. В этом разделе для рассмотрения Комитетом определен ряд мероприятий на региональном и национальном уровнях по каждой из тематических областей. Комитет, возможно, пожелает дать руководящие указания по тематическим областям и действиям, которые могут быть включены в проект Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (20012-2016 годы).

B. Развитие транспортной инфраструктуры

93. К возможным действиям на региональном уровне относятся следующие:

a) содействие присоединению к межправительственным соглашениям о сетях Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог;

b) созыв рабочих групп по сетям Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог;

c) начало практической реализации отдельных международных интермодальных транспортных коридоров, включая линии транспортного сообщения между Европой и Азией;

d) подготовка исследований по предварительной оценке потребностей в инвестициях для модернизации не отвечающих нормам участков сети Азиатских автомобильных дорог и завершение строительства «недостающих звеньев» в сети Трансазиатских железных дорог;

e) разработка межправительственного соглашения о «сухих» портах;

f) определение ключевых стратегических мест для развития «сухих» портов;

g) проведение исследования по развитию «сухих» портов в Азии с акцентом на институциональных, нормативных и оперативных вопросах;

h) ведение баз данных по Азиатским автомобильным дорогам и Трансазиатским железным дорогам и инициирование создания базы данных о «сухих» портах.

94. Возможные действия на национальном уровне включают:

a) присоединение к межправительственным соглашениям по сетям Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог;

b) активное участие в региональной инициативе по разработке межправительственного соглашения о «сухих» портах;

c) периодический пересмотр национальных автомобильных и железнодорожных сетей, имеющих отношение к Азиатским автомобильным дорогам и Трансазиатским железным дорогам, и предложение добавлений или удалений в случае необходимости;

d) планирование и осуществление проектов в поддержку общей региональной соединяемости и таких инициатив, как: i) повышение стандартов Азиатских автомобильных дорог, завершение строительства «недостающих звеньев» на Трансазиатских железных дорогах и развитие «сухих» портов; ii) установка дорожных знаков на Азиатских автомобильных дорогах; и iii) наделение приоритетностью содержания автомобильных дорог;

e) сбор на периодической основе данных по инфраструктуре и перевозкам по Азиатским автомобильным дорогам, Трансазиатским железным дорогам и «сухим» портам и представление этих данных в секретариат.

C. Упрощение транспортных процедур

95. Возможные действия на региональном уровне включают следующие:

a) оказание помощи, по просьбе, в разработке и осуществлении субрегиональных и двусторонних соглашений, касающихся облегчения международных автомобильных и железнодорожных перевозок;

b) содействие присоединению к международных конвенциям об упрощении транспортных процедур и их осуществлению;

c) оказание помощи в создании или укреплении национальных механизмов по координации облегчения перевозок;

d) доработка и применение набора инструментов на основе методологии «время/стоимость-расстояние» для трансграничных и транзитных перевозок;

e) изучение влияния новых технологий на пограничный контроль и международные перевозки.

96. Возможные действия на национальном уровне включают следующие:

a) ратификация или утверждение подписанных субрегиональных соглашений и реализация соглашений на своей территории;

b) присоединение, при необходимости, к международным конвенциям по упрощению транспортных процедур, в том числе рекомендованных Комиссией в ее резолюции 48/11;

c) ускорение разработки субрегиональных соглашений, находящихся в процессе переговоров;

d) включение в национальное законодательство, в случае необходимости, требований международных договоров по облегчению перевозок, сторонами которых являются соответствующие страны;

e) создание и укрепление национальных механизмов координации упрощения транспортных процедур;

f) принятие новых имеющихся технологий для контроля трансграничных и транзитных перевозок.

D. Транспортная логистика

97. Возможные действия на региональном уровне включают следующие:

a) подготовка руководящих принципов для разработки национальной политики в области логистики;

b) проведение исследования по национальной координации заинтересованных сторон в области логистики;

c) разработка статистического инструмента для измерения затрат на логистику, который может быть использован странами региона;

d) подготовка руководства для создания минимальных стандартов и кодексов поведения для поставщиков логистических услуг в странах региона;

e) работа с государствами-членами и представителями отрасли для определения потребностей в транспортной логистике в регионе и работа с правительством и представителями отрасли в целях разработки устойчивой учебной программы в регионе;

f) продолжение практики проведения региональных совещаний для экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок и поставщиков логистических услуг.

98. Возможные действия на национальном уровне включают следующие:

a) создание межведомственных комитетов с участием частного сектора для координации развития логистической отрасли;

b) разработка комплексной национальной политики в области логистики;

c) выявление и определение приоритетности учебных потребностей в области транспортной логистики и разработка устойчивой программы подготовки.

E. Финансирование и участие частного сектора

99. Возможные действия на региональном уровне включают следующие:

a) созыв инвестиционных форумов в целях содействия финансированию для Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих» портов;

b) возрождение политических инициатив для содержания автомобильных дорог;

c) поддержка регионального сотрудничества в области ГЧП;

d) оказание помощи в осуществлении программ по наращиванию потенциала в области государственно-частных партнерств;

e) оказание технической помощи в оценке готовности к ГЧП и стандартизации контрактов и процессов, связанных с государственно-частными партнерствами;

f) оказание поддержки для сетевого взаимодействия подразделений и программ в области ГЧП.

100. Возможные действия на национальном уровне включают следующие:

a) создание фондов содержания автомобильных дорог;

b) повышение осведомленности директивных органов и частного сектора;

c) наращивание потенциала в государственном и частном секторах для разработки и осуществления проектов по государственно-частным партнерствам;

d) создание благоприятных для ГЧП административных, законодательных и нормативных условий;

e) стандартизация контрактов и процессов ГЧП;

f) вступление в политический диалог с частным сектором.

F. Устойчивое развитие транспорта

101. Возможные действия на региональном уровне включают следующие:

a) исследование сценариев для устойчивого развития транспорта;

b) содействие всеобъемлющему долгосрочному планированию развития транспорта, который является энергоэффективным и экологически чистым;

c) содействие интеграции сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог на основе «сухих» портов;

d) содействие эффективным системам транспортной логистики, которые поддерживают использование наиболее энергоэффективных и экологически безопасных транспортных систем.

102. Возможные действия на национальном уровне включают следующие:

a) разработка долгосрочных стратегических планов развития транспортного сектора;

b) создание благоприятных условий для изменения видов транспорта с целью более широкого использования железнодорожного и водного транспорта, по мере необходимости;

c) анализ и осуществление мер по повышению эффективности транспортной логистики.

G. Безопасность дорожного движения

103. Возможные действия на региональном уровне включают следующие:

a) содействие обмену опытом и передовой практикой;

b) пропаганда обязательств на высоком уровне;

c) разработка региональных целей, задач и показателей в области безопасности движения в соответствии с Десятилетием действий за безопасность дорожного движения, 2011-2020 годы;

d) поощрение координации усилий и партнерских отношений между различными заинтересованными сторонами, работающими в области безопасности дорожного движения;

e) создание опирающейся на Интернет сети по безопасности дорожного движения.

104. Возможные действия на национальном уровне включают следующие:

a) разработка и осуществление национальной стратегии и плана действий в области безопасности дорожного движения с целями и задачами, приведенными в соответствие с Десятилетием действий за безопасность дорожного движения;

b) продолжение работы с Европейской экономической комиссией (ЕЭК) над устранением узких мест и практической реализацией транспортных коридоров вдоль линий транспортного сообщения между Европой и Азией;

c) планирование и осуществление целевой программы по повышению осведомленности о безопасности дорожного движения;

d) мобилизация ресурсов для мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения;

e) сбор и хранение данных о безопасности дорожного движения.

H. Транспорт и Цели развития тысячелетия

105. Возможные действия на региональном уровне включают следующие:

a) содействие развитию международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы, поддерживающей экономический рост и развитие;

b) оказание помощи в совместном использовании опыта, накопленного в осуществлении мер вмешательства в секторе транспорта, который поддерживает достижение Целей развития тысячелетия.

106. Возможные действия на национальном уровне включают следующие:

a) обеспечение физического доступа к сельским общинам и их соединяемости с национальными и региональными системами магистральных дорог;

b) развитие транспортных связей между сельскими районами и городами;

c) развитие инфраструктуры цепочек поставок, включая хранение, складирование и рынки;

d) создание институтов, а также законодательной и нормативной среды, которые оказывают помощь в развитии цепочек поставок.

I. Морские перевозки между островами

107. Возможные действия на региональном уровне включают следующие:

a) изучение эффективности и экономических последствий различных стратегий для обеспечения безопасных, надежных и эффективных услуг морской перевозки между островами;

b) изучение трудностей и возможных путей решения проблем финансирования судов;

c) обеспечение подготовки кадров в области экспедирования грузов, мультимодальных перевозок и логистики.

108. Возможные действия на национальном уровне включают следующие:

a) изучение и внедрение соответствующей экономической политики, которая позволяет эффективно решать национальные проблемы обеспечения морских перевозок между островами;

b) выявление и определение приоритетности потребностей в подготовке кадров для экспедирования грузов, мультимодальных перевозок и логистики.

J. Подключение субрегиональных транспортных сетей

109. Возможные действия на региональном уровне включают следующие:

a) обзор рамок сотрудничества между ЭСКАТО и субрегиональными организациями и программами и изучение путей и средств укрепления сотрудничества;

b) созыв ежегодных совещаний секретариата ЭСКАТО и секретариатов субрегиональных организаций, а также субрегиональных программ (непосредственно до сессии Комитета или совещаний ЭСКАТО на уровне министров);

c) проведение сравнительных исследований положений субрегиональных соглашений и отстаивание необходимости конвергенции соглашений в ходе региональных совещаний;

d) обеспечение региональных рамок для поддержки субрегиональной соединяемости транспортных операций и согласование механизмов для трансграничных и транзитных перевозок в субрегионах;

e) изучение физических и нефизических барьеров для межсубрегионального движения транспорта и созыв региональных/межсубрегиональных совещаний в целях разработки планов действий по решению соответствующих вопросов;

f) содействие межсубрегиональным демонстрационным прогонам контейнерных маршрутных поездов.

110. Возможные действия на национальном уровне включают активное участие в вышеупомянутых мероприятиях в качестве члена соответствующей субрегиональной организации.