



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

Вторая сессия

Бангкок, 12-16 марта 2012 года

Пункт 10 повестки дня

Утверждение доклада Конференции

Проект доклада Конференции

I. Вопросы, требующие решения Комиссии или доводимые до ее сведения

Конференция министров по транспорту рекомендует Комиссии одобрить следующий итоговый документ, принятый на ее второй сессии (текст документа см. в E/ESCAP/MCT.2/L.3).

II. Отчет о работе Конференции

A. Программные прения по вопросам, касающимся развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы), Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, включая доклад старших должностных лиц (Пункт 7 повестки дня)

1. Конференции были представлены документы E/ESCAP/MCT.2/12 и E/ESCAP/MCT.2/L.3.

2. Конференция выразила всемерную поддержку разработке и подготовке концепций по каждой из 10 областей в проекте региональной программы действий, этап II (2012-2016 годы), и заявила о том, что она поддерживает предложение об организации Форума министров транспорта стран Азии на момент наступления середины осуществления программы, этап II.

3. Конференция вновь подтвердила концепцию развития международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы для региона и выразила уверенность в том, что такая концепция будет играть центральную

роль в увеличении объема движения пассажиров, грузов и услуг в регионе и повышении качества жизни людей. В связи с этим Конференция с удовлетворением отметила, что многие страны стали уделять первоочередное внимание развитию сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог на своей территории и постепенно развивают и модернизируют эти сети в целях совершенствования внутренних и региональных сообщений. Вместе с тем, налицо необходимость дальнейшего развития и модернизации этих двух сетей, включая строительство отсутствующих звеньев на сети Трансазиатских железных дорог.

4. Конференция поддержала точку зрения о том, что сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог вкупе с развитием «сухих портов» и обеспечением интермодальных сообщений для морского транспорта и морских портов будут играть конструктивную роль в содействии установлению внутри- и межрегиональных сообщений, что, тем самым, будет стимулировать торговлю и передвижение людей. В связи с этим она с удовлетворением отметила, что многие страны стали уделять первоочередное внимание развитию «сухих портов». Конференция с удовлетворением отметила прогресс, достигнутый в разработке межправительственного соглашения по «сухим портам», и с нетерпением ждет выработки его окончательного варианта на межправительственном совещании в 2012 году.

5. Конференция признала наличие огромного числа нефизических барьеров, стоящих на пути беспрепятственных и эффективных трансграничных перевозок в регионе, прежде всего в области наземного транспорта, и подчеркнула важное значение регионального сотрудничества в деле ликвидации таких барьеров. Конференция просила уделять в процессе осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), первоочередное внимание упрощению процедур перевозок.

6. Конференция подчеркнула ряд мер, направленных на устранение нефизических барьеров: а) присоединение к международным конвенциями, касающимся упрощения процедур перевозок; б) разработку и осуществление двусторонних и субрегиональных соглашений; в) создание комплексных контрольно-пропускных пунктов, совместного приграничного контроля, «единого окна» и совместных зон свободной торговли на границах; д) принятие поправок к внутреннему законодательству, согласование правил и нормативно-правовых актов и упрощение документации процедур; е) подготовку стратегической таможенной документации и внедрение новых технологий.

7. Конференция признала трудности, возникающие в процессе осуществления субрегиональных соглашений, касающихся упрощения процедур торговли, и подчеркнула необходимость выработки или корректировки внутреннего законодательства, касающегося трансграничных перевозок, развития потенциала, координации и финансовой поддержки.

8. Конференция с удовлетворением отметила завершение переговоров по проекту Соглашения между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества по упрощению процедур международных дорожных перевозок и ожидаемое подписание Соглашения в Пекине в июне 2012 года во время проведения Саммита Шанхайской организации сотрудничества.

9. Конференция также отметила усилия, которые предпринимают несколько стран-членов в целях повышения эффективности транспортной логистики путем содействия развитию интермодальных перевозок; создания межстрановой

информационной сети по логистике; заключения межстрановых многосторонних транспортных соглашений; и использования систем спутникового сопровождения контейнеров.

10. Конференция заявила о поддержке усилий секретариата по привлечению частного сектора к участию в развитии транспорта в регионе. Она выразила надежду на то, что такие усилия будут предприниматься и в будущем и что особое внимание в этой связи будет уделяться необходимости изучения новаторских методов финансирования и дальнейшего стимулирования и оказания поддержки делу создания государственно-частных партнерств (ГЧП).

11. Конференцию информировали о множестве успешно осуществленных проектов государственно-частных партнерств (ГЧП), связанных с развитием транспортной инфраструктуры, что способствовало обеспечению морских, автомобильных и железнодорожных сообщений в Азии. Она также подчеркнула важную роль секретариата в изучении опыта создания ГЧП и консультировании в этих вопросах.

12. Конференция отметила, что инвестиции в транспортную инфраструктуру и услуги должны быть более устойчивыми. Она подчеркнула важное значение экономической и социальной устойчивости транспортных систем, а также учета аспектов экологической устойчивости.

13. Конференция отметила, что изменение климата ставит под угрозу устойчивость транспортной инфраструктуры многих стран и что необходимо осуществлять «низкоуглеродные» стратегии, придавая при этом особое значение повышению энергоэффективности. В связи с этим государства-члены выступают с различными инициативами перехода к использованию альтернативных видов транспорта, включая: а) более широкое использование внутренних и прибрежных водных путей, б) расширение сетей общественного транспорта, с) стимулирование использования немоторизованных видов транспорта, d) расширение и электрификацию железнодорожной сети в качестве альтернативы автомобильному транспорту, e) регулирование спроса на транспортные средства, f) совершенствование инженерно-конструкторских работ на основе использования «умной» технологии транспортных систем, g) проведение политики по сглаживанию негативных последствий, включая политику по уменьшению выбросов транспортных средств, использование биотоплива и топливоэффективных судов и стратегий перевозок.

14. Конференция подчеркнула важную роль действенной, доступной и комплексной системы общественного транспорта в городах в деле сокращения выбросов транспортных средств и подчеркнула необходимость модернизации услуг, повышения качества и расширения доступности такой системы.

15. Конференция отметила, что архипелажные и малые островные развивающиеся страны сталкиваются с особыми трудностями в развитии устойчивых транспортных систем, которые обеспечили бы эффективные, надежные и недорогостоящие перевозки на внутреннем, субрегиональном и международном уровнях. Она отметила, что они уязвимы перед изменением климата и различными видами стихийных бедствий и должны рассмотреть возможность осуществления соответствующих стратегий по сглаживанию негативных последствий и адаптации.

16. Конференция подчеркнула важное значение дальнейшего решения вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, путем внедрения национальных стратегий обеспечения безопасности дорожного движения, а также осуществления оценки планов и программ действий. В связи

с этим она с удовлетворением отметила национальные планы действий и инициативы по обеспечению безопасности дорожного движения, о которых было объявлено многими правительствами государств-членов в 2011 году, который к тому же стал годом начала осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, 2011-2020 годы¹. Кроме того, Конференция также просила секретариат и занимающиеся вопросами обеспечения безопасности дорожного движения международные учреждения и впредь оказывать помощь в достижении цели Десятилетия, касающейся стабилизации и сокращения прогнозируемого уровня несчастных случаев на дорогах. Кроме того, делегация Российской Федерации информировала Конференцию о проекте резолюции по обеспечению безопасности дорожного движения, которая будет представлена на рассмотрение Генеральной Ассамблеи на ее шестьдесят шестой сессии, и обратилась к государствам-членам за поддержкой.

17. Конференция признала, что устойчивое развитие транспорта является непременным условием достижения Целей развития тысячелетия, поскольку хорошо развитые транспортные сети являются связующим звеном между людьми, здравоохранением, образованием, рынками, а также экономическими и социальными возможностями. В связи с этим государства-члены строят, модернизируют и ремонтируют сельские дороги в целях совершенствования доставки продукции от производителя к потребителю, а в результате этого там наблюдается немалый экономический подъем и успехи в борьбе с нищетой.

18. Конференция отметила, что пункты 1-6 повестки дня рассматривались старшими должностными лицами, чьи выводы и рекомендации изложены в их докладе (E/ESCAP/MCT.2/12). Конференция одобрила выводы и рекомендации старших должностных лиц.

19. В своих заявлениях на сегменте Конференции, посвященном прениям по политике, министры и представители подробно рассказали о своих инфраструктурных проблемах и задачах, опыте развития инфраструктуры и инициативах в области политики.

20. *Армения* продолжает концентрировать усилия на совершенствовании своей транспортной инфраструктуры, в том числе на строительстве новых автомобильных и железнодорожных участков вдоль транспортного коридора Север-Юг, восстановлении участков основных международных автомобильных дорог, идущих в северном направлении, реконструкции и восстановлении сельских дорог, а также плане по строительству «сухого порта» вблизи международного аэропорта.

21. *Бангладеш* признала важность существенной модернизации своей транспортной инфраструктуры и развития коммуникационных возможностей в регионе. Обеспечение сообщения внутри страны и между странами, а также развитие сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог представляет важное направление в стратегии развития наземного транспорта Бангладеш. В 2009 году был одобрен генеральный план строительства автомобильных дорог, рассчитанный на 20 лет. Правительство намерено модернизировать все Азиатские автомобильные дороги в стране до четырех полос и в настоящее время в стране начало осуществлять программы по обеспечению регионального железнодорожного сообщения по маршрутам Трансазиатских железных дорог, и созданию и развитию внутренних контейнерных терминалов.

¹ См. резолюцию 64/255 Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире.

22. *Бутан* как страна, не имеющая выхода к морю, подчеркнул, что он придает большое значение развитию международного и регионального транспортного сообщения в своих усилиях по достижению валового национального счастья, представляющего суть концепции развития страны. В декабре 2011 года впервые в истории своей авиации Бутан начал осуществлять перевозки пассажиров и грузов воздушным транспортом и заявил о твердом намерении развивать железнодорожное сообщение. За последние десятилетие было построено свыше 8 000 км автомобильных дорог, в том числе в сети Азиатских автомобильных дорог (АН48). Большое внимание также уделяется мерам безопасности дорожного движения, и в стране уже осуществлены или начаты мероприятия в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

23. *Камбоджа* продолжает восстанавливать, совершенствовать и модернизировать свою транспортную инфраструктуру одновременно с усилиями по упрощению процедур перевозок и обеспечению безопасности дорожного движения. Проекты включают строительство нового подвесного моста через реку Меконг в Неак Лёунге, железнодорожной линии из Сисопона до Пойпета как части железнодорожного сообщения Сингапур – Куньмин, нового контейнерного терминала в Пномпене и других внутренних контейнерных терминалов и создание специальных экономических зон.

24. *Китай* уделяет приоритетное внимание дальнейшему развитию своей транспортной инфраструктуры, повышению потенциала для управления перевозками, расширению систем и услуг общественного транспорта и повышению безопасности транспорта. Увеличивая инвестиции в собственную транспортную инфраструктуру в приграничных районах и открывая больше маршрутов и погранпереходов, Китай оказывает соседним странам помощь в развитии транспортной инфраструктуры и тесно сотрудничает с другими странами в рамках различных структур по сотрудничеству.

25. *Корейская Народно-Демократическая Республика* поддерживала инициативы в области регионального транспорта и выразила готовность присоединиться как к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог², так и к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог³. Она активно участвует в техническом сотрудничестве с ЭСКАТО и в двустороннем сотрудничестве с другими странами с целью совершенствования и восстановления своей транспортной инфраструктуры и ожидает, что такое сотрудничество будет продолжаться. В числе текущих и запланированных мероприятий было названо строительство скоростной железной дороги Пхеньян – Синьиджу, модернизация железных дорог, повышение класса автодороги Вонсан – Хамхын, строительство автодорог Пхеньян – Синьиджу и Хамхын – Раджин и установка стандартных дорожных знаков.

26. *Фиджи* подчеркнула тот факт, что перед страной стоит множество проблем, в том числе географическая изоляция, стихийные бедствия, слаборазвитая инфраструктура, нарушение торгового баланса и недостаточная привлекательность для налаживания государственно-частных партнерств в интересах развития инфраструктуры. Страна успешно внедряет систему франшизы в области морских перевозок с целью компенсации издержек частных владельцев морских судов, осуществляющих морские перевозки, по менее экономичным маршрутам и обеспечивает надежные поставки товаров большому числу поселений, расположенных на островах. Фиджи сотрудничает с Кирибати

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

и Тувалу в целях снижения транспортных расходов и расширения коммуникационных возможностей субрегиональной транспортной сети путем воплощения в жизнь концепции Тихоокеанского транспортного узла.

27. *Индия* приступила к осуществлению своей Национальной программы развития сети национальных автомобильных дорог с целью строительства ежегодно 7 300 километров национальных автомобильных дорог и выполнению других программ по строительству 15 600 километров автомобильных дорог в отдаленных районах в целях содействия инклюзивному развитию при финансировании из различных источников. Для повышения безопасности дорожного движения она концентрирует внимание на выполнении инженерно-технических работ, обеспечении соблюдения правил дорожного движения, образовании и оказании неотложной медицинской помощи. В настоящее время строятся специальные коридоры для перевозки железнодорожных грузов в северо-восточных и северо-западных районах страны. Кроме того, налажено регулярное железнодорожное сообщение с Бангладеш, Непалом и Пакистаном и рассматривается возможность налаживания сообщения с другими соседними странами.

28. *Индонезия* подчеркнула, что ее система интермодальных перевозок способствует движению грузов и пассажиров на 17 000 островов и между ними и, соответственно, является основой ее национальной экономики, роста и развития. В последние годы страна добилась существенного прогресса в расширении своей сети автомобильных и железных дорог, строительстве причалов в морских портах, восстановлении и дальнейшем развитии своей сети воздушных перевозок, совершенствовании своей логистической системы и повышении безопасности дорожного движения.

29. *Исламская Республика Иран* присоединилась к более чем десяти региональным многосторонним соглашениям, включая межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог, и предпринимает эффективные меры по совершенствованию транспортного сообщения со своими соседями. Во взаимодействии с другими соседними странами она создала международные транзитные коридоры, в том числе Северо-Южный и Восточно-Западный транспортные коридоры. Кроме того, она уже осуществила или осуществляет несколько важных железнодорожных проектов, в том числе строительство ряда отсутствующих участков в сети Трансазиатских железных дорог на своей территории. Осуществление этих проектов позволило значительно расширить доступ внутриконтинентальных стран Центральной Азии к морю.

30. *Япония* выразила признательность за поддержку и искреннее сочувствие в связи с землетрясением и цунами, от которых в марте 2011 года пострадали ее северо-западные районы. Она подчеркнула, что в обществе растет потребность в транспортных системах, обеспечивающих безопасность, улучшающих экологию и повышающих удобства передвижения, и в этой связи подчеркнула необходимость повышения качества транспорта. Она реализовала меры по пропаганде и внедрению единых принципов проектирования в системы общественного транспорта с тем, чтобы обеспечить доступность железнодорожных станций, автобусов и такси для всех слоев населения, в том числе и для людей, передвигающихся в инвалидных колясках и пожилых. Она подчеркнула свою готовность поделиться опытом повышения качества транспорта с другими странами региона.

31. *Казахстан* придает большое значение развитию интегрированной транспортной системы, включающей все виды транспорта и логистическую инфраструктуру, и при этом уделяет особое внимание строительству новых

железнодорожных линий и автомобильных дорог, обеспечивающих международные транспортные связи. В настоящее время в стране осуществляется крупномасштабный проект по созданию транспортного коридора «Западная Европа – Западный Китай» и создается крупная совместная специальная экономическая зона с Китаем в Хоргосе.

32. *Лаосская Народно-Демократическая Республика* подчеркнула необходимость обеспечения баланса усилий по развитию физической инфраструктуры в качестве «материальной составляющей» и по устранению нефизических барьеров в качестве «нематериальной составляющей», опираясь на свой опыт субрегионального сотрудничества в рамках Ассоциации государств Юго-Восточной Азии и субрегиона Большого Меконга (СБМ).

33. *Малайзия* недавно объявила о начале осуществления Государственной программы преобразований, которая предусматривает совершенствование городского общественного транспорта в качестве одной из семи национальных ключевых областей, требующих внимания. Она значительно расширила и усовершенствовала свои внутренние и международные железнодорожные сети и прилагает усилия по расширению использования зеленой технологии в своих транспортных системах. Кроме того, она реализует образовательные инициативы и будет внедрять автоматизированную систему обеспечения соблюдения правил дорожного движения с целью повышения его безопасности.

34. *Мальдивские Острова* осветили свою политику развития различных видов транспорта для создания эффективной, устойчивой и безопасной транспортной системы в стране. Они планируют создать транспортную сеть для обеспечения связи с морскими портами других стран в Южной Азии с тем, чтобы содействовать торговле, что, в свою очередь, предоставит новые возможности для инвестиций и туризма в соответствующих странах.

35. *Монголия* осуществляет ряд важных транспортных проектов в рамках Государственной политики по железнодорожному транспорту и Новой программы развития. Она уделяет большое внимание развитию своей национальной железнодорожной сети для обеспечения связей с Северо-Восточной и Юго-Восточной Азией при поддержке внутренних контейнерных депо в Сухэ-Баторе, Улан-Баторе и Дзамын-Уде.

36. *Мьянма* улучшила состояние 1 696 км Азиатских автомобильных дорог до класса III за счет собственных ресурсов и с участием частного сектора. В ней строится 1 845 км новых железнодорожных путей и создаются международные глубоководные морские порты Давей и Кяукфью. Недавно в стране был открыт международный аэропорт Най Пуй То, который оборудован адекватными средствами для обслуживания пассажиров в терминале. В сентябре 2011 года в стране была принята программа дерегистрации в целях утилизации старых автотранспортных средств для повышения эффективности транспорта и уменьшения его воздействия на окружающую среду.

37. *Непал* планирует сохранить, расширить и улучшить состояние своей транспортной сети в целях создания безопасной, надежной и устойчивой транспортной системы в интересах своего народа. Продолжается работа по сохранению автодорожной сети и созданию городской системы массовых перевозок, путепроводов и объездных путей в Катманду, наряду с улучшением и расширением железнодорожной сети. Для содействия повышению эффективности систем грузовых перевозок запланировано создать внутренние контейнерные депо с интегрированными контрольно-пропускными пунктами. Недавно была завершена подготовка национального плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью сокращения числа

аварий на дорогах и положить конец росту числа погибших и пострадавших в результате увеличения парка автотранспортных средств.

38. *Пакистан* приступил к осуществлению Национальной программы улучшения транспортных коридоров (НПУТК), которая предназначена для улучшения существующей транспортной инфраструктуры, торговых логистики и услуг, а также региональной соединяемости с уделением особого внимания связям с Китаем, Афганистаном/республиками Центральной Азии, Исламской Республикой Иран, Турцией и другими. Большое внимание также уделяется ГЧП, и правительство построило шоссе по трассе АН4 на основе «построй-обеспечь эксплуатацию и передачу» (ПЭП).

39. *На Филиппинах* в 2010 году была разработана стратегия развития и использования экологически устойчивого транспорта. Цель стратегии заключается в сокращении темпов роста потребления энергоносителей и объема выбросов и в создании рынка для экологически устойчивых товаров и услуг. С учетом того, что в стране насчитывается приблизительно 7 100 островов, в 2003 года она обеспечила интеграцию морского и сухопутного транспорта на основе своей системы терминалов дорожных ро-ро (СТДР).

40. *Республика Корея* выразила свое намерение увеличивать инвестиции и субсидии в целях перевода грузовых перевозок с автодорожного на железнодорожный транспорт и лучшего использования прибрежного судоходства и внутренних водных путей. Политика развития городов, предусматривающая увеличение числа велосипедных дорожек и повышение эффективности использования дорог, получила пользу в результате применения усовершенствованной технологии интеллектуальных транспортных систем. Расширение железнодорожной сети будет содействовать достижению цели страны, предусматривающей обеспечение доступа 83 процентов ее населения к железнодорожной сети к 2020 году. Кроме того, запланировано укрепить логистическо-информационные системы и межрегиональное сотрудничество и обеспечить повышенную степень устойчивости к бедствиям.

41. *Российская Федерация* добилась ряда важных успехов в развитии своей транспортной системы, включая: а) завершение строительства автодороги Чита-Хабаровск, которая обеспечивает бесперебойную транспортную связь между восточными и западными границами; б) успешное осуществление проекта восстановления Транскорейской железной дороги; в) сокращение времени в пути по Транссибирской магистрали до семи дней (Транссиб-7) к 2015 году; и д) использование спутниковых систем слежения на основе Глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС) и ГЛОНАСС с Глобальной системой позиционирования (ГСП).

42. Для улучшения соединяемости *Шри-Ланка* активно участвовала в подготовке проектов соглашений по железнодорожному и автодорожному движению в регионе Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии. Было завершено строительство морского порта Хамбантота. Производится строительство железнодорожной линии протяженностью 280 км в северном регионе и второго международного аэропорта в южном районе. Также завершено проведение технико-экономического обследования по вопросу о создании внутренних контейнерных депо недалеко от порта Коломбо. Шри-Ланка разработала десятилетний план по улучшению безопасности дорожного движения в связи с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

43. *Таджикистан* принял Правительственную программу по развитию транспортной системы и мерам для ее реализации и проводит предварительные

техничко-экономические обоснования в целях увязки своей железнодорожной сети с сетями соседних стран. Его представитель подчеркнул, что с учетом горного характера страны основное внимание уделяется безопасности дорожного движения на основе использования ряда специальных мер, таких, как строительство тоннелей и применение автоматических систем управления движением.

44. *Таиланд* принял стратегию сокращения своих логистических издержек путем увеличения доли железнодорожного транспорта с 2 до 10 процентов на протяжении 10 лет. Это будет обеспечено в результате создания логистических центров и «всерной системы» и интеграции железнодорожных и автодорожных сетей. В стране принят Генеральный план развития железных дорог на 2010-2025 годы, включающий три ключевых этапа: а) реконструкцию; б) улучшение; и с) повышение эффективности железнодорожной сети на основе создания сети высокоскоростных линий и новых логистических маршрутов.

45. *Турция* израсходовала приблизительно 60 млрд. долл. США на протяжении последних девяти лет для развития и модернизации своей транспортной инфраструктуры. Многие проекты, прежде всего в сфере автомобильного транспорта и аэропортах, осуществлялись на основе ГЧП. Турция реализует ряд железнодорожных проектов, включая создание вокруг Анкары сети с использованием высокоскоростных поездов. Наряду с интеграцией и улучшением физических объектов в стране также принимаются меры по ликвидации нефизических барьеров на пограничных переходах.

46. Представитель *Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)* заявил о стремлении его организации укреплять свои рабочие отношения с ЭСКАТО и другими региональными комиссиями в целях инклюзивного и устойчивого транспортного обслуживания. Основное внимание будет уделяться следующим областям: консультативные услуги по автоматизации деятельности таможенных служб, развитие портов, содействие торговле и учебная подготовка. В настоящее время стратегические приоритеты включают более эффективное использование энергии, устойчивые грузовые перевозки и налаживание партнерских отношений между государственным и частным секторами.

47. Представитель *Азиатского института развития транспорта (АИРТ)* указал на преимущества объединения железнодорожных и автодорожных сетей с другими сетями, такими, как трубопроводы и оптико-волоконные линии. Он также проинформировал Конференцию о работе АИРТ в поддержку регионального экономического сотрудничества, развития людских ресурсов и ликвидации бедности, включая укрепление потенциала на основе учебных курсов по различным дисциплинам для сотрудников железных дорог в регионе.

48. Представитель *Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ)* указал на значительное воздействие автомобильного транспорта на эффективность глобальной экономики. Он сообщил о результатах Новой евразийской инициативы в области наземного транспорта (НЕИИТ), которая показала, что на пограничных переходах возникают большие потери средств и времени. Он настоятельно призвал ЭСКАТО продолжить свою работу по сокращению задержек на границах и по использованию внутрирегиональной торговли в качестве одного из показателей эффективности в деле содействия автоперевозкам.

49. Представитель *Международного союза железных дорог (МСЖД)* подчеркнул необходимость создания в регионе адекватной железнодорожной инфраструктуры с учетом значительного роста объемов контейнерных перевозок.

Он также указал на то, что региону также необходимо выработать практический опыт в сфере партнерских отношений между ГЧП для решения стоящей задачи нехватки бюджетных средств. Он проинформировал Конференцию о различных железнодорожных проектах МСЖД, включая осуществляемый совместно с Азиатским банком развития проект в странах субрегиона Большого Меконга.

50. Представитель *Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД)* проинформировал Конференцию о том, что ОСЖД стремится содействовать унификации законов о железнодорожном транспорте. Она успешно оказала помощь по организации пробегов контейнерных составов из Китая в Германию и также будет участвовать в организации демонстрационных пробегов контейнерных составов из Урумчи, Китай, в Берлин, Германия, в 2012 году.

В. Прочие вопросы

(Пункт 8 повестки дня)

51. Конференция выразила свою признательность секретариату за организацию следующих параллельных мероприятий: а) выставки по безопасности дорожного движения; и б) выставки по Региональной программе действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы).

52. Никакие другие вопросы не обсуждались.

С. Утверждение декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы)

(Пункт 9 повестки дня)

53. Конференции был представлен проект декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), и пересмотренный проект региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок в качестве приложений (см. E/ESCAP/MCT.2/L.3).

54. Конференция пришла к выводу о том, что этот проект декларации обеспечивает четкие рамки для поощрения сотрудничества и интеграции в области транспорта в целях инклюзивного и устойчивого развития в регионе. Она отметила, что декларация может придать новый толчок развитию транспортного сектора в том случае, если члены и ассоциированные члены, субрегиональные организации и секретариат ЭСКАТО объединят свои усилия по поощрению сотрудничества и совместной деятельности.

55. Конференция приняла путем аккламации Декларацию министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), и Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок.

Д. Утверждение доклада Конференции

(Пункт 10 повестки дня)

56. Доклад Конференции министров по транспорту о работе ее второй сессии был единогласно принят 16 марта 2012 года.

III. Организация работы Конференции

A. Открытие, продолжительность и организация

57. Вторая сессия Конференции министров по транспорту была проведена в Конференц-центре Организации Объединенных Наций в Бангкоке с 12 по 16 марта 2012 года. Конференция состояла из двух сегментов: сегмент совещания старших должностных лиц (12-14 марта 2012 года); и министерский сегмент (15-16 марта 2012 года).

58. Г-н Чадчарт Ситтипунт, заместитель Министра транспорта правительства Таиланда заявил об открытии Конференции. Исполнительный секретарь ЭСКАТО зачитала послание Генерального секретаря Организации Объединенных Наций и выступила с приветственным заявлением.

59. В своем послании Генеральный секретарь подчеркнул всевозрастающую роль транспортного сектора в достижении Целей развития тысячелетия и расширении возможностей. Подчеркивая важность доступа, он отметил, что значительный прогресс был достигнут в деле расширения физических и институциональных коммуникационных возможностей между субрегионами на основе сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог.

60. Генеральный секретарь отметил, что следующий уровень достижений включает развитие «сухих портов». Кроме того, он призвал страны-члены улучшать безопасность дорожного движения и работать сообща в партнерстве в интересах народов Азиатско-Тихоокеанского региона.

61. Исполнительный секретарь отметила, что настоящее совещание подчеркнуло важность и значение регионального подхода к расширению региональных коммуникационных возможностей и экономической интеграции. Как в Пусанской декларации 2006 года, так и в Бангкокской декларации 2009 года сформулирована концепция международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. Предпосылкой этой концепции были постоянные инвестиции в сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, развитие транспортных систем, которыми стали охватываться сельские и изолированные общины, а также облегчение перевозок.

62. Исполнительный секретарь информировала Конференцию о том, что проект межправительственного соглашения по «сухим портам» подготовлен и рассмотрен на региональном и субрегиональном уровнях. Ожидается, что принятие соглашения состоится позднее в этом году и что оно будет открыто для подписания на шестьдесят девятой сессии Комиссии в 2013 году.

63. Исполнительный секретарь подчеркнула важную роль транспорта в уменьшении бедности, а также инклюзивном и устойчивом развитии. Хотя ни одна из Целей развития тысячелетия непосредственно не связана с вопросом о транспорте, он является одним из важных секторов обеспечения достижения Целей.

64. Исполнительный секретарь заверила страны-члены в готовности ЭСКАТО работать с ними для реализации концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. Недавние стихийные бедствия напомнили всем о том, что потенциал сопротивляемости имеет решающее значение в планировании транспортной инфраструктуры.

65. Заместитель Министра транспорта Таиланда тепло приветствовал участников Конференции. Он указал на ряд мероприятий, осуществленных его правительством в целях развития транспортной инфраструктуры, включая намерение Таиланда стать региональным центром бизнеса, торговли и инвестиций, а также внести вклад в устойчивое развитие на базе продолжающихся проектов в области транспорта общего пользования.

66. Заместитель Министра выразил удовлетворение широким спектром деятельности, осуществленной секретариатом ЭСКАТО, для оказания странам-членам помощи в реализации региональных и межрегиональных коммуникационных возможностей на основе сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также облегчения перевозок. Он подтвердил полную поддержку и сотрудничество Таиланда со всеми странами региона, секретариатом ЭСКАТО и партнерами по развитию для реализации общей концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы.

67. В заключение заместитель Министра пожелал успешно провести Конференцию.

В. Участники

68. В работе сессии приняли участие представители следующих членов и ассоциированных членов ЭСКАТО: Армении, Бангладеш, Бутана, Вьетнама, Грузии, Индии, Индонезии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Кыргызстана, Камбоджи, Китая, Корейской Народно-Демократической Республики, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Мальдивских Островов, Микронезии (Федеративных Штатов), Монголии, Мьянмы, Непала, Пакистана, Папуа – Новой Гвинеи, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Таиланда, Турции, Узбекистана, Федеративные Штаты Микронезии, Фиджи, Филиппин, Шри-Ланки и Японии.

69. Присутствовали представители Южной Африки.

70. Присутствовали представители следующих органов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Международной морской организации, Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Секретариата Программы развития района реки Туманная Организации Объединенных Наций, Всемирного почтового союза, Всемирного банка и Всемирной организации здравоохранения.

71. Присутствовали представители следующих межправительственных, неправительственных и других организаций: Азиатского банка развития; Азиатского института развития транспорта; Организации сотрудничества железных дорог; Конференции по мерам взаимодействия и доверия в Азии; Фонда исследований глобальной инфраструктуры Японии; Глобального партнерства дорожной безопасности; Института просвещения по вопросам безопасности дорожного движения; Международной ассоциации воздушного транспорта; Международной федерации ассоциаций экспедиторов грузов; Международного союза автомобильного транспорта; Международного союза железных дорог; Корейской корпорации автомагистралей; Корейского института исследований в области железнодорожного транспорта; Корейского научно-исследовательского института населенных пунктов; Корейского транспортного института; Комиссии по реке Меконг и Ассоциации международных экспедиторов грузов Таиланда.

С. Выборы должностных лиц

72. Конференция избрала Председателем г-на Лионпо Нандалала Рая (Бутан).
73. В соответствии с практикой прошлых лет Конференция постановила избрать заместителями Председателя следующих глав делегаций:
- Г-на Тауча Чанкосала (Камбоджа)
 - Г-на Вэня Мэньюна (Китай)
 - Г-на Пак Чен Сона (Корейская Народно-Демократическая Республика)
 - Г-на Тимоси Л. Натува (Фиджи)
 - Г-на Банбанга Сусантоно (Индонезия)
 - Г-на Али Никзада (Исламская Республики Иран)
 - Г-на Кацуо Инаба (Япония)
 - Г-на Саммада Полсену (Лаосская Народно-Демократическая Республика)
 - Датука Абдула Рахима Бакри (Малайзия)
 - Д-ра Ахмеда Шамхида (Мальдивские Острова)
 - Г-на Тугса Пуревдоржа (Монголия)
 - Г-на Тханга Шина (Мьянма)
 - Г-на Фрэнсиса Оса (Папуа – Новая Гвинея)
 - Г-на Чжу Сен Хо (Республика Корея)
 - Г-на Санта Кумара Ананда Велгаму (Шри-Ланка)
 - Г-на Чадчарта Ситтипунта (Таиланд)
 - Г-на Нгуена Хонга Труонга (Вьетнам)
74. Докладчиком был избран г-н Хонг Синара (Камбоджа).

Д. Повестка дня

75. Конференция утвердила следующую повестку дня:

Сегмент старших должностных лиц

1. Открытие сессии:
 - a) вступительные речи;
 - b) выборы должностных лиц;
 - c) утверждение повестки дня.
2. Анализ и оценка осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы), Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии.
3. Возникающие вопросы в области транспорта:
 - a) концепция развития сектора транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе;
 - b) транспортная инфраструктура;
 - c) упрощение процедур перевозок;
 - d) транспортная логистика;

- e) финансирование и участие частного сектора;
 - f) устойчивое развитие транспорта;
 - g) безопасность дорожного движения;
 - h) транспорт и Цели развития тысячелетия;
 - i) межостровные перевозки;
 - j) соединение субрегиональных транспортных сетей.
4. Проект декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы).
5. Прочие вопросы.
6. Утверждение доклада старших должностных лиц.

Министерский сегмент

7. Программные прения по вопросам, касающимся развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы), Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, включая доклад старших должностных лиц.
8. Прочие вопросы.
9. Утверждение декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы)
10. Утверждение доклада Конференции.
11. Закрытие Конференции.

Приложение

Список документов

Символ	Название	Пункт повестки дня
<i>Документы обычной серии</i>		
E/ESCAP/MCT.2/1 и Corr.1	Анализ и оценка осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы), Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии	2
E/ESCAP/MCT.2/2 и Corr.1	Концепция развития сектора транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	3a
E/ESCAP/MCT.2/3 и Corr.1	Транспортная инфраструктура	3b
E/ESCAP/MCT.2/4 и Corr.1	Упрощение процедур перевозок	3c
E/ESCAP/MCT.2/5 и Corr.1	Транспортная логистика	3d
E/ESCAP/MCT.2/6	Финансирование и участие частного сектора	3e
E/ESCAP/MCT.2/7	Устойчивое развитие транспорта	3f
E/ESCAP/MCT.2/8	Безопасность дорожного движения	3g
E/ESCAP/MCT.2/9	Транспорт и Цели развития тысячелетия	3h
E/ESCAP/MCT.2/10	Межкостровные перевозки	3i
E/ESCAP/MCT.2/11	Соединение субрегиональных транспортных сетей	3j
E/ESCAP/MCT.2/12	Доклад старших должностных лиц	9
E/ESCAP/MCT.2/13	Декларация министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	
<i>Документы ограниченной серии</i>		
E/ESCAP/MCT.2/L.1 и Corr.1	Аннотированная предварительная повестка дня	1
E/ESCAP/MCT.2/L.2	Проект доклада Конференции	10
E/ESCAP/MCT.2/L.3	Проект декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	9
<i>Серия рабочих документов для заседаний</i>		
E/ESCAP/MCT.2/CRP.1	Проект доклада старших должностных лиц	6
E/ESCAP/MCT.2/CRP.2	Проект декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	4
<i>Рабочие бумаги</i>		
E/ESCAP/MCT.2/WP.1 и Corr.1	Проект декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	4
E/ESCAP/MCT.2/WP.2	Проект региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы)	4
<i>Документы информационной серии</i>		
E/ESCAP/MCT.2/INF/1/Rev.1 Corr.1 и 2	Информационная записка для участников	

Символ	Название	Пункт повестки дня
E/ESCAP/MCT.2/INF/3	Ориентировочная программа	
E/ESCAP/MCT.2/INF/4 (только на английском языке)	Activities implemented under the Regional Action Programme for Transport Development in Asia and the Pacific, phase I (2007-2011)	2
E/ESCAP/MCT.2/INF/5 и Corr.1 (только на английском языке)	Selected Policy Issues in Inter-island Shipping	3i
