

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

Бангкок, 19-21 ноября 2018 года

Пункт 2 предварительной повестки дня*

Обзор хода осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы)**Обзор хода осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы)****Записка секретариата***Резюме*

На своей третьей сессии, проходившей в Москве 5-9 декабря 2016 года, Конференция министров по транспорту приняла Декларацию министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы). Впоследствии эта Декларация была одобрена Комиссией в ее резолюции 73/4 от 19 мая 2017 года.

Настоящий документ подготовлен в соответствии с пунктом 3d постановляющей части Декларации министров, в котором говорится о необходимости периодически проводить оценку прогресса, достигнутого в осуществлении Региональной программы действий в рамках Комитета по транспорту. Поэтому в настоящем документе освещаются основные события и мероприятия, осуществленные в рамках Региональной программы действий в период с января 2017 года по сентябрь 2018 года. Его следует рассматривать совместно с информационным документом ESCAP/CTR/2018/INF/1, который содержит исчерпывающий перечень мероприятий, осуществленных в этот период, включая исследования, совещания и практикумы по вопросам укрепления потенциала, и с информационным документом ESCAP/CTR/2018/INF/2 и отражающим изменения, утвержденные Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 72/266 в отношении планирования и бюджетов по программам, которые будут осуществляться начиная с первого годового цикла в 2020 году.

Комитет, возможно, рассмотрит мероприятия, указанные в настоящем документе, и его члены, возможно, поделятся информацией о достижениях их стран по осуществлению Региональной программы действий. Комитет, возможно, также даст секретариату руководящие указания о будущих мероприятиях в поддержку осуществления Региональной программы действий.

* ESCAP/CTR/2018/L.1.



I. Введение

1. Региональная программа действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021годы)¹ была принята на третьей сессии Конференции министров по транспорту, проходившей в Москве 5-9 декабря 2016 года. Она обеспечивает руководство работой секретариата по семи общим тематическим областям: а) региональная связуемость транспортной инфраструктуры; б) региональная операционная транспортная связуемость; в) укрепление транспортной связуемости между Азией и Европой; г) транспортная связуемость для наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств; д) устойчивый городской транспорт; е) связуемость между сельскими районами и более широкими транспортными сетями; и г) повышение безопасности дорожного движения.

2. После принятия Региональной программы действий секретариат осуществляет ее в тесном сотрудничестве с членами Комиссии, ассоциированными членами и партнерами по развитию в целях обеспечения общего подхода к рассмотрению вопроса устойчивой транспортной связуемости в регионе.

3. В настоящем документе ближайшие цели каждой из тематических областей, указанных в Региональной программе действий, рассматриваются наряду с обновленной информацией о достижениях в ходе реализации Региональной программы действий в период с 1 января 2017 года по 30 сентября 2018 года.

4. Этот документ следует рассматривать совместно со следующими документами, подготовленными для пятой сессии Комитета по транспорту: ESCAP/CTR/2018/2 – Упрощение процедур перевозок и логистики в эпоху устойчивого развития; ESCAP/CTR/2018/3 – Основной план повышения эффективности функционирования пунктов пересечения границ по железной дороге на сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами; ESCAP/CTR/2018/4 – Развитие и эксплуатация «сухих портов» международного значения; ESCAP/CTR/2018/5 – Развитие ситуации, связанной с обеспечением взаимосвязанности транспортной инфраструктуры (2014–2018 годы) в эпоху осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (2014–2018); ESCAP/CTR/2018/6 – Оценка функционирования городских транспортных систем и перевозок; и ESCAP/CTR/2018/7 – Повышение безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

II. Ход осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021годы)

A. Региональная связуемость транспортной инфраструктуры

Ближайшая цель. Укреплять региональную связуемость на основе дальнейшего развития, модернизации и введения в эксплуатацию сетей транспортной инфраструктуры, в том числе и посредством внедрения новых технологий и необходимых региональных стандартов.

5. В Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе², которая была принята на Конференции министров по транспорту на ее третьей сессии и одобрена Экономической и

¹ Далее Региональная программа действий.

² E/ESCAP/73/15/Add.1.

социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в ее резолюции 73/4, министры транспорта и представители членов и ассоциированных членов ЭСКАТО признали, что в Межправительственном соглашении по сети Азиатских автомобильных дорог³, Межправительственном соглашении по сети Трансазиатских железных дорог⁴ и Межправительственном соглашении о «сухих портах»⁵ представлен набор институциональных рамок для укрепления транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе. По состоянию на нынешнюю дату насчитывается 30 Сторон Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, 19 Сторон Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и 13 Сторон Межправительственного соглашения о «сухих портах».

6. В 2017 году в соответствии с положениями каждого из этих межправительственных соглашений секретариат провел пятое заседание Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог, Пусан, Республика Корея, 13 и 14 июня 2017 года⁶, второе заседание Рабочей группы по «сухим портам», Бангкок, 14 и 15 ноября 2017 года⁷, и седьмое заседание Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, Бангкок, 13-15 декабря 2017 года⁸.

7. Что касается сети Трансазиатских железных дорог, то на пятом заседании Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог были приняты поправки к сети маршрутов, предложенные Камбоджой и Таиландом.

8. Что касается «сухих портов», то на втором заседании Рабочей группы по «сухим портам» были приняты поправки к перечню «сухих портов» международного значения в Российской Федерации, Таиланде и Туркменистане. В соответствии с кругом ведения статьи 8, пункт 4, Межправительственного соглашения о «сухих портах» представители Российской Федерации и Таиланда вновь подтвердили свои предложения о поправках в Рабочей группе, в то время как правительство Туркменистана, представитель которого не участвовал в работе заседания, пока еще не сделал этого. В соответствии со статьей 8, пункт 4, Межправительственного соглашения о «сухих портах» повторное подтверждение государствам-членам предложения о поправке к приложению I Соглашения является основанием для вступления в силу этой поправки. На этом заседании Рабочая группа также приветствовала предложение о региональных рамках планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения, подготовленных секретариатом при финансовой поддержке правительства Российской Федерации, и рекомендовала представить их Комиссии на ее семьдесят четвертой сессии в 2018 году. Эти рамки были подготовлены в целях содействия выявлению общего подхода к развитию и эксплуатации «сухих портов», обозначенных в приложении I Межправительственного соглашения в качестве имеющих международное значение.

9. По рекомендации Рабочей группы на своей семьдесят четвертой сессии Комиссия приняла резолюцию 74/2 о поощрении применения региональных рамок планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов»

³ United Nations, Treaty Series, vol. 2323, No. 41607.

⁴ Ibid., vol. 2596, No. 46171.

⁵ Ibid., No. 53630

⁶ E/ESCAP/TARN/WG(5)/6. Полный текст представлен на веб-сайте www.unescap.org/events/fifth-meeting-working-group-trans-asian-railway-network.

⁷ E/ESCAP/DP/WG(2)/5. Полный текст представлен на веб-сайте www.unescap.org/events/2nd-meeting-working-group-dry-ports.

⁸ E/ESCAP/AHWG(7)/5. Полный текст представлен на веб-сайте www.unescap.org/events/seventh-meeting-working-group-asian-highway.

международного значения. При этом Комиссия признала потенциал Рамок для содействия государствам-членам в обеспечении большей степени региональной связуемости. В целях дальнейшего поощрения применения Рамок и содействия государствам-членам в их активном использовании секретариат организовал ряд семинаров по вопросам укрепления потенциала для стран Юго-Восточной Азии (Бангкок, май 2018 года), Центральной Азии (Алматы, Казахстан, май-июнь 2018 года) и Южной Азии (Нью-Дели, август 2018 года).

10. На седьмом заседании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, проходившем в Бангкоке 13-15 декабря 2017 года, были приняты поправки к маршрутам сетей, предложенные Монголией и Шри-Ланкой. На нем также была принята поправка, предложенная Республикой Корея, в соответствии с которой к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог было добавлено приложение II bis. Цель нового приложения заключается в предоставлении государствам-членам руководства по вопросам, касающимся стандартов проектирования по ряду объектов обеспечения безопасности дорожной инфраструктуры (дополнительная информация представлена в разделе II-G ниже). В соответствии со статьей 8, пункт 5, Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог новое приложение вступит в силу через 12 месяцев после того, как две трети Сторон Соглашения депонируют документы о принятии, передав их на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, либо непосредственно, либо через секретариат ЭСКАТО, который готов оказать помощь в этом процессе⁹.

11. На пятом заседании Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог и седьмом заседании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам также была рассмотрена предложенная Бангладеш поправка о совместном размещении оптоволоконной инфраструктуры вдоль автомобильных и железных дорог. Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог постановила не принимать эту поправку, заявив о том, что с учетом трудностей технического и правового характера в контексте такого совместного развития смежные вопросы можно было бы рассматривать на более комплексной основе на базе специального межправительственного соглашения, в котором будут исчерпывающе прописаны права и обязанности¹⁰. Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам просила секретариат: а) провести дополнительное исследование вопроса о размещении и б) организовать совместное совещание Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, Рабочей группы сети Трансазиатских железных дорог и Руководящей группы по вопросам Азиатско-тихоокеанской информационной супермагистрали, после которых она бы вернулась к рассмотрению этого вопроса¹¹. С учетом этого мандата секретариат инициировал исследование под названием «Укрепление потенциала по вопросам размещения оптоволоконной инфраструктуры вдоль автомобильных и железных дорог через границы». Это исследование не завершено; его выводы и рекомендации будут подготовлены и представлены государствам-членам на практикуме, который пройдет в Бангкоке в ноябре 2018 года.

12. Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам, Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог и Рабочая группа по «сухим портам» являются договорными директивными органами, которые в дополнение к

⁹ Образец документа о принятии содержится в приложении к документу ESCAP/CTR/2018/7 о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

¹⁰ E/ESCAP/TARN/WG(5)/6, пункты 7 и 8. Полный текст представлен на веб-сайте www.unescap.org/events/fifth-meeting-working-group-trans-asian-railway-network.

¹¹ E/ESCAP/AHWG(7)/5, пункт 8. Полный текст представлен на веб-сайте www.unescap.org/events/seventh-meeting-working-group-asian-highway.

мандату, касающемуся контроля за ходом реализации соглашений, остаются эффективными институциональными платформами регионального сотрудничества и обмена знаниями. Они также содействуют обеспечению большей степени согласованности целей в процессе осуществления многосторонних, региональных и глобальных программ, таких как Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и Региональная программа действий.

13. Развитие двух сетей наряду с интермодальными объектами продолжает содействовать государствам-членам, укрепляя региональную связуемость, расширяя масштабы деятельности логистической индустрии региона и способствуя внутренней и международной торговле. В этой связи секретариат подготовил доклад о стратегиях в целях пропаганды и поощрения осуществления норм проектирования азиатских автомобильных дорог, обозначенных в приложении II к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог. Что касается развития Трансазиатских железных дорог, то секретариат продолжает сотрудничать с другими партнерами по развитию с тем, чтобы рассматривать вопросы технического и институционального характера при помощи различных мероприятий и платформ, таких как Глобальная конференция по интеллектуальным железным дорогам, организованная министерством земель, инфраструктуры и транспорта Республики Корея (Пусан, Республика Корея, 13 и 14 июня 2017 года), Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту, транзиту и соединяемости Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (Астана, 1–2 ноября 2017 года; 27–28 августа 2018 года) и заседания Рабочей группы по проекту железной дороги Сингапур–Куньмин под эгидой Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) (Сиемреап, Камбоджа, 28–29 августа 2017 года; Ипок, Малайзия, 16–17 августа 2018 года).

В. Региональная операционная транспортная связуемость

Ближайшие цели: а) необходимо активизировать работу по развитию региональной сети транспортных сообщений путем укрепления мер по упрощению процедур перевозок, включая согласование транспортных, технических и рабочих стандартов, правил и методов; углубления понимания новых технологий и их использования; а также путем внедрения инструментов и основ упрощения процедур перевозок; б) необходимо создавать и вводить в действие комплексные интермодальные транспортные системы за счет более эффективного использования имеющегося потенциала и инфраструктуры, активного использования связей между сетями, установленных вследствие повышения эффективности взаимодействия транспортных сетей и согласованности их работы во всем регионе, средств передачи, согласования технических стандартов и определения общей нормативно-правовой базы; с) необходимо наращивать масштабы предоставления транспортно-логистических услуг путем развития потенциала и создания систем логистической информации в целях повышения эффективности работы логистики и снижения издержек.

14. В упомянутой выше Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе министры признали, что Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственное соглашение о «сухих портах», Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок и Региональные рамки сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок формируют комплекс институциональных рамок для усиления транспортной связуемости в Азиатско-

Тихоокеанском регионе. Одобрив Декларацию, министры также приняли следующие четыре типовых документа для упрощения процедур перевозок:

- a) типовое субрегиональное соглашение по упрощению транспортных перевозок;
- b) типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам;
- c) типовое многостороннее разрешение на международные автомобильные перевозки;
- d) стандартная модель систем логистической информации.

15. В своей резолюции 71/7 о принятии Региональных рамок сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок Комиссия признала, что растущий объем межрегиональных и евроазиатских перевозок может быть дополнительно увеличен в результате упрощения процедур международных железнодорожных перевозок путем устранения нефизических барьеров.

16. В этих региональных рамках выявлено четыре основных вопроса, касающихся упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, и 11 областей сотрудничества между государствами-членами и их партнерами по развитию в целях дополнительного поощрения и поддержки международных железнодорожных перевозок в регионе. Для выполнения резолюции 71/1 при финансовой поддержке правительства Российской Федерации секретариат осуществил проект под названием «Гармонизация правил и положений в интересах упрощения процедур международных железнодорожных перевозок», который был завершен в мае 2018 года.

17. В его рамках был подготовлен проект основного плана повышения эффективности функционирования пунктов пересечения границ по железной дороге на сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами. Впоследствии предварительный проект был рассмотрен на заседании Группы экспертов по согласованию правил и положений в интересах упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, проходившем в Бангкоке 4 и 5 сентября 2017 года. Признавая выгоды основного плана в деле поощрения процесса расширения использования железнодорожного транспорта для внутри- и межрегиональной торговли, совещание просило секретариат и Организацию сотрудничества железных дорог тесно работать в целях дополнительной проработки основного плана.

18. Впоследствии обе организации представили проект основного плана на Региональном совещании по согласованию правил и положений для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, состоявшемся в Астане 20-21 декабря 2017 года. Это совещание признало проект основного плана в качестве инструмента поддержки стран по вопросам повышения эффективности пересечения границ железнодорожным транспортом и рекомендовало представить его на одобрение Комитету по транспорту на его пятой сессии.

19. Меры, касающиеся обмена информацией в электронной форме между железными дорогами и согласования таможенных формальностей, предложенные в основном плане, предназначаются для сокращения затрат времени на пограничных переходах при железнодорожных перевозках, что обеспечит повышение надежности передвижений грузовых поездов и доли железнодорожного транспорта при перевозках.

20. Кроме того, в рамках недавно осуществленного проекта, финансируемого со Счета развития Организации Объединенных Наций, посвященного укреплению связей между странами в Южной и Центральной Азии, прежде всего не имеющими выхода к морю и наименее развитыми странами, секретариат организовал совместно с Организацией сотрудничества железных дорог совещание по укреплению железнодорожных транспортных связей в Южной и Юго-Западной Азии, Нью-Дели, 15 и 16 марта 2017 года. Его цель заключалась в улучшении понимания существующих правовых инструментов, касающихся международных железнодорожных перевозок, подготовленных Организацией сотрудничества железных дорог.

21. Этот проект завершился организацией регионального политического диалога по укреплению транспортных связей в Южной и Центральной Азии, который проходил в Бангкоке 7 и 8 февраля 2018 года. В ходе его проведения было признано, что наличие большого числа инициатив по вопросам развития транспортных коридоров в регионе может, среди прочего, ставить задачи в процессе осуществления, обуславливающие неоптимальные результаты в сфере эффективности и действенности транспортных операций в рамках этих коридоров. В этой связи участники политического диалога рекомендовали секретариату учредить межправительственную группу экспертов по транспортным коридорам в качестве платформы для обеспечения последовательности процесса осуществления инициатив по развитию коридоров с тем, чтобы транспортные коридоры могли более эффективно содействовать устойчивому развитию стран-членов. Они также предложили, чтобы секретариат возглавил процесс завершения подготовки генерального плана развития транспортных связей в Южной и Юго-Западной Азии с охватом как инфраструктурного, так и касающегося вопросов содействия компонентов связуемости.

22. В поддержку стран-членов по вопросам обеспечения на практике бесперебойной транспортной связуемости по просьбе заинтересованных правительств секретариат организует практикумы по укреплению потенциала, посвященные улучшению транспортной связуемости между Вьетнамом, Камбоджой, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Мьянмой и Таиландом. Практикумы были организованы в Камбодже в сентябре 2017 года и во Вьетнаме в декабре 2017 года. Еще один практикум запланирован к проведению в Мьянме в октябре 2018 года. На этих практикумах представители обратились к секретариату с просьбой продолжать оказывать помощь по вопросам усиления транспортных связей между их странами путем, например, применения на экспериментальной основе моделей упрощения процедур перевозок, разработанных ЭСКАТО.

23. Что касается дорожных сетей, то недавно Индия и Пакистан стали Сторонами Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки международных дорожных перевозок (обычно упоминается как Конвенция МДП) и был подписан ряд многосторонних соглашений для содействия трансграничным перевозкам товаров по дорогам, таких как Трехстороннее соглашение о транзитной торговле между Афганистаном, Пакистаном и Таджикистаном и Соглашение по автомобильному транспорту между Бангладеш, Бутаном, Индией и Непалом. Кроме того, проходят переговоры по соглашению об автомобильном транспорте для содействия перевозкам грузов по автомагистрали, проходящей через три страны: Индию, Мьянму и Таиланд. Следует отметить, что позитивные аспекты этих инициатив пока еще предстоит реализовать с учетом трудностей, связанных с их осуществлением. Принимая во внимание это положение, в сотрудничестве с Субрегиональным отделением ЭСКАТО для Южной и Юго-Западной Азии секретариат организовал в Бангкоке 6 февраля 2018 года практикум по упрощению процедур автомобильных перевозок

по коридорам Азиатских автомобильных дорог в Южной Азии для обсуждения дополнительных мер по содействию, которые можно было бы принять в целях активизации и поддержки реализации этих инициатив.

24. После подписания Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог правительствами Китая, Монголии и Российской Федерацией в ходе третьей сессии Конференции министров по транспорту, на своей семьдесят третьей сессии, проходившей в Бангкоке 15-17 мая 2017 года, Комиссия приняла резолюцию 73/4. В ней Комиссия просила секретариат продолжать поддерживать процесс реализации Соглашения. К середине 2018 года упомянутые выше подписавшие его государства-члены завершили прохождение внутренних процедур, необходимых для вступления этого Соглашения в силу, а секретариат запланировал серию мероприятий для содействия его надлежащей и эффективной реализации.

С. Укрепление транспортной связуемости между Азией и Европой

Ближайшая цель. Работать над созданием межрегионального координационного комитета по перевозкам между Азией и Европой, предназначенного обеспечивать устойчивую транспортную соединяемость между Азией и Европой в целях свободного перемещения людей и товаров.

25. В рамках усилий по достижению этой цели секретариат подготовил проект круга ведения предложенного межрегионального комитета в июне 2017 года и участвовал в серии консультаций с секретариатом Европейской экономической комиссии (ЕЭК) по проекту в период с июня по сентябрь 2017 года.

26. На своей восьмидесятой сессии, проходившей в Женеве 19-23 февраля 2018 года, Комитет ЕЭК по внутреннему транспорту принял к сведению просьбу Конференции министров ЭСКАТО по транспорту наладить сотрудничество с ЕЭК путем создания межрегионального комитета по перевозкам между Азией и Европой, подтвердил свою поддержку по вопросам транспортной связуемости, подчеркнул, что необходимо не допустить дублирования существующих структур новыми органами и учитывать бюджетные ограничения, а также просил секретариат ЕЭК в тесном сотрудничестве с Бюро Комитета по внутреннему транспорту осуществлять необходимую последующую деятельность.

27. В качестве первого непосредственного шага секретариат ЕЭК представил Бюро Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК проект круга ведения межрегионального комитета, который будет рассмотрен на его сессии, запланированной на последнюю неделю ноября 2018 года.

28. В этом контексте при финансовой поддержке правительства Российской Федерации секретариат приступил к осуществлению проекта «Объединение сетей транспортной инфраструктуры в Азии и Европе в поддержку межрегиональной устойчивой транспортной связуемости». Цель проекта заключается в содействии созданию межрегионального комитета по перевозкам между Азией и Европой путем выявления приоритетных вопросов для рассмотрения на его первой сессии и организации совещания межрегиональной группы экспертов для согласования повестки дня и форм деятельности комитета. Поскольку этот проект должен осуществляться в тесной координации с ЕЭК, стратегия его осуществления регулируется мандатом секретариата ЕЭК, который должен быть подтвержден Бюро Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК.

29. В целях усиления транспортной связуемости между Азией и Европой при финансовой поддержке правительства Китая секретариат также провел

исследование, посвященное комплексному планированию евразийских транспортных коридоров для улучшения внутри- и межрегиональных транспортных связей. В рамках исследования было выявлено три основных транспортных коридора для усиления евроазиатской связуемости: северные транспортные коридоры; центральные транспортные коридоры и южные транспортные коридоры¹². Были организованы совещания трех групп экспертов: в Пекине 6 и 7 июля 2017 года, в Стамбуле, Турция, 20 и 21 сентября 2017 года и в Бангкоке 7 и 8 ноября 2017 года в целях: а) оценки дефицита и задач, касающихся инфраструктуры; б) анализа существующего оперативного статуса; и с) выдвижения предложений о механизмах и мерах в целях повышения действенности, эффективности и бесперебойности перевозок и логистики вдоль этих трех основных транспортных коридоров.

30. На совещаниях групп экспертов государства-члены приветствовали доклад об этом исследовании в качестве конструктивного инструмента выявления и приоритизации инвестиций в инфраструктуру и мер по содействию введению в эксплуатацию трех коридоров. Государства-члены также просили секретариат рассмотреть вопрос об оказании помощи в организации и осуществлении пробных пробегов по коридорам в признание того, что они содействовали бы выявлению и устранению основных узких мест.

D. Транспортная связуемость для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств

Ближайшая цель. Государства с особыми потребностями (наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства) получают помощь в разработке и внедрении новаторских политических мер и рамочных основ, направленных на улучшение и расширение устойчивой транспортной связуемости, в которых надлежащим образом отражены вопросы транспорта в городах и сельских районах и дорожной безопасности.

31. Мероприятия, рассмотренные в разделах II.A и II.B настоящего документа, также содействовали развитию транспортной связуемости. В указанной выше резолюции 71/7 Комиссия сослалась на Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов, отметив, что в ней подтверждается важное значение железнодорожного транспорта для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в плане их интеграции в региональные и глобальные рынки, в то время, как в своей резолюции 74/2 Комиссия отметила важность эффективно управляемых «сухих портов», особенно расположенных на значительном удалении от морских портов, с точки зрения сокращения транспортных издержек и общего времени транзита, в частности для не имеющих выхода к морю стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

32. Один из проектов, финансируемых со Счета развития Организации Объединенных Наций, под названием «Укрепление связей между странами в Южной и Центральной Азии, прежде всего не имеющими выхода к морю и

¹² Исследование охватило следующие страны: i) северные транспортные коридоры – Китай; Казахстан; Монголия и Российская Федерация; ii) центральные транспортные коридоры – Афганистан; Азербайджан; Китай; Грузия; Иран (Исламская Республика); Казахстан; Кыргызстан; Пакистан; Российская Федерация; Таджикистан; Турция; Туркменистан и Узбекистан; и iii) южные транспортные коридоры – Вьетнам; Бангладеш; Индия; Камбоджа; Китай; Лаосская Народно-Демократическая Республика; Малайзия; Мьянма; Сингапур и Таиланд.

наименее развитыми странами, в целях присоединения к субрегиональным и региональным транспортным и торговым сетям» предназначается для увязки субрегиональных и региональных транспортных и торговых сетей. Одна из целей проекта заключается в улучшении понимания сотрудниками директивных органов по вопросам транспорта и пограничных учреждений в отобранных странах существующих вариантов, которые дополнительно могут усилить транспортные связи в обоих субрегионах и между ними.

33. Помимо указанных выше мероприятий, секретариат организовал в Душанбе 5 и 6 сентября 2018 года семинар для выявления ключевых вопросов и потенциальных следующих шагов по рассмотрению проблем связуемости и взаимозаменяемости железнодорожных сетей для ряда стран субрегиона Кавказа¹³ и субрегиона Центральной Азии¹⁴, включая соседние страны¹⁵. Организация семинара основывалась на а) признании того, что охват Трансазиатскими железными дорогами можно расширить в случае строительства стратегических недостающих участков, в частности между Китаем и Исламской Республикой Иран, через страны Центральной Азии и Афганистан, и б) мнении Рабочей группы по Трансазиатским железным дорогам, высказанном на ее пятом заседании по вопросу о необходимости надлежаще проанализировать пропускную способность некоторых маршрутов Трансазиатских железных дорог и меры обеспечения эффективности трансграничных операций.

34. На семинаре рассматривались следующие вопросы: а) создание недостающих инфраструктурных звеньев; б) способы задействования преимуществ существующих многосторонних платформ для рассмотрения технических и институциональных элементов взаимозаменяемости; в) задействование конкретных железнодорожных связей странами, участвующими в семинаре, в частности маршрута, соединяющего Исламскую Республику Иран, Афганистан, Таджикистан, Кыргызстан и Китай, вопрос о чем обсуждается в настоящее время. В этой связи семинар рекомендовал, чтобы секретариат выявил конструктивные пути поддержки этой инициативы, возможно, путем создания платформы для обсуждений на регулярной основе между этими и другими заинтересованными странами и организациями.

35. Кроме того, участники семинара просили секретариат оказать техническую помощь и предоставить услуги экспертов в поддержку дальнейшего развития, основывающегося на железных дорогах интермодального коридора, связывающего страны Европы (Польша, Румыния, Украина) и Азербайджан, Грузию, Казахстан и Китай с возможным его продлением в Республику Корея и Японию. В ходе касавшихся этих вопросов обсуждений участники подчеркнули важность полного использования технологических решений и инноваций, таких как системы слежения, электронные печати и системы автоматической сцепки, и просили секретариат осуществить мероприятия в поддержку усилий в этом направлении.

36. Кроме того, для содействия наименее развитым странам Юго-Восточной Азии¹⁶ в приоритизации инфраструктурных проектов в сфере железнодорожного транспорта секретариат организовал учебный практикум по вопросам укрепления потенциала, посвященный использованию разработанной ЭСКАТО модели расчета затрат на железнодорожные перевозки под названием «Трейнкост», который проходил в Ханое 19-23 июня 2018 года. Эта модель предназначается для оказания управляющим железными дорогами помощи в

¹³ Азербайджан и Грузия.

¹⁴ Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан.

¹⁵ Афганистан, Китай, Иран (Исламская Республика) и Турция.

¹⁶ Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Мьянма. Вьетнам и Малайзия также присоединились к семинару.

оценке финансового вклада конкретных проектов в обеспечение корпоративной прибыльности с учетом затрат на строительство необходимой инфраструктуры. Результаты использования этой модели содействуют железнодорожным организациям в обосновании конкретных инвестиций и заявок на займы как от правительств, так и от финансовых учреждений.

Е. Устойчивый городской транспорт

Ближайшая цель. Странам и городам региона надлежит разрабатывать и осуществлять инновационные стратегии и программы в целях оценки, планирования, развития, усовершенствования и эксплуатации устойчивых городских транспортных систем и услуг.

37. На третьей Конференции министров по транспорту было подчеркнута важное значение усовершенствования стратегий развития и систем общественного транспорта в целях увеличения доли использования общественного транспорта в городах, включая поощрение использования энергосберегающих транспортных средств и немоторизованных видов передвижения, сокращение использования ископаемых видов топлива, строительство систем скоростного общественного транспорта, улучшение услуг общественного транспорта, использование интеллектуальных транспортных систем и интеграцию различных видов транспорта¹⁷.

38. С учетом этой обеспокоенности секретариат разработал индекс устойчивого городского транспорта для городов Азии и провел оценки задач и вопросов, касающихся предложений о стратегических рекомендациях в отношении более широкого развертывания интеллектуальных транспортных систем в регионе.

39. Этот индекс является основывающимся на программе «Эксэл» инструментом, используемым для обобщения, отслеживания и сравнения данных о деятельности устойчивых систем городского транспорта на основе набора из десяти показателей.

40. Первоначальная концепция этого индекса была представлена на заседании Группы экспертов по планированию и оценке систем городского транспорта, проходившем в Катманду 22 и 23 сентября 2016 года. Участники этого совещания поддержали концепцию индекса и представили информацию о показателях для отбора и о том, как наилучшим образом отражать результаты их применения таким способом, который содействовал бы сотрудникам директивных органов в выявлении пробелов стратегий, приоритизации дополнительных мер и выделении ресурсов¹⁸. Впоследствии работа над этим индексом была завершена на Региональном совещании по индексу устойчивого городского транспорта, проходившем в Джакарте 2 и 3 марта 2017 года. Далее совещание Группы экспертов рекомендовало Комитету по транспорту рассмотреть вопрос об одобрении этого индекса на предмет его применения на региональном уровне в ходе проведения своей пятой сессии.

41. Этот индекс был разработан для содействия государствам-членам в достижении цели 11 в области устойчивого развития, касающейся устойчивых городов и общин. В координации с соответствующими органами власти впоследствии секретариат организовал консультативные поездки в целях

¹⁷ E/ESCAP/MCT(3)12.

¹⁸ Информация об Индексе устойчивого городского транспорта представлена на веб-сайте www.unescap.org/sites/default/files/May_SUTI_Intro_Brochure.pdf.

применения на экспериментальной основе данного индекса в Коломбо, районе Большой Джакарты, Ханое и Катманду в период с июля по ноябрь 2017 года.

42. Секретариат провел подготовку по вопросам укрепления потенциала для шести стран Азиатско-Тихоокеанского региона в поддержку применения данного индекса: Бангладеш (Дакка), Фиджи (Сува), Индия (Сурат), Индонезия (Бандунг и Сурабая) и Вьетнам (Хошимин). В июне-июле 2018 года было завершено проведение пяти консультационных поездок в отобранные города, а для координаторов и представителей транспортных органов городов были организованы технические консультации по вопросам сбора и анализа данных.

43. Концепция индекса устойчивого городского транспорта была представлена на Международной конференции высокого уровня по проблемам городов и транспорта: безопасность, эффективность и устойчивость, которая была совместно организована секретариатом, правительством Российской Федерации и городскими властями Хабаровска, Российская Федерация и проведена 4 и 5 сентября 2017 года. Этот индекс стал еще более популярным после его представления в ходе проведения Регионального политического диалога и Учебного практикума по вопросам экологически устойчивого транспорта для городов Южной и Юго-Восточной Азии¹⁹, которые были совместно организованы ЭСКАТО и Центром Организации Объединенных Наций по региональному развитию и проведена 10-12 октября 2017 года в Бангкоке. В этих мероприятиях участвовали официальные представители 35 городов 19 государств – членов ЭСКАТО, а именно: Австралии, Бангладеш, Бутана, Вьетнама, Камбоджи, Китая, Индии, Индонезии, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Мальдивских Островов, Монголии, Мьянмы, Непала, Пакистана, Таиланда, Филиппин, Шри-Ланки и Японии. Секретариат продолжит работу с Центром Организации Объединенных Наций по региональному развитию в целях организации подобного мероприятия, которое запланировано к проведению в Монголии в 2018 году.

44. Специальные мероприятия по пропаганде индекса устойчивого городского транспорта также проводились в штаб-квартире Азиатского банка развития в Маниле в ноябре 2017 года, в том числе в рамках практикума «Безопасность дорожного движения для устойчивых городов: обмен передовой практикой», организованного с участием Учебного и научно-исследовательского института Организации Объединенных Наций, Бангкок 20 и 21 марта 2018 года, и в ходе проведения девятой сессии Всемирного форума городов, организованного Программой Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат) в Куала-Лумпуре 9-13 февраля 2018 года. Этот индекс был включен в обобщающий доклад²⁰, подготовленный для Политического форума высокого уровня по устойчивому развитию, проходившего в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций 9-18 июля 2018 года.

45. Наконец, секретариат рассматривает пути дальнейшего распространения данного индекса при помощи соглашений о сотрудничестве с соответствующими органами, такими как Всемирный совет деловых кругов по вопросам устойчивого развития и ООН-Хабитат, а также дополнительные возможности для партнерства с такими заинтересованными сторонами как Альянс городов, Сеть АСЕАН «Умный город» и Индийская инициатива «Умный город».

46. Интеллектуальные транспортные системы служат комплексным инструментом, который позволяет использовать электронику, связь и информационную технологию для улучшения операций транспортных систем и

¹⁹ www.uncrd.or.jp/index.php?page=view&nr=1058&type=13&menu=376.

²⁰ См. <https://unhabitat.org/sdg-11-synthesis-report/>.

повышать эффективность, безопасность, производительность, показатели электросбережения и качества окружающей среды.

47. Для активизации исследований и обмена знаниями по вопросам, касающимся интеллектуальных транспортных систем, секретариат планирует опубликовать в декабре 2018 года 88-й выпуск издания *Transport and Communication Bulletin for Asia and the Pacific* («Бюллетень по транспорту и коммуникациям в Азиатско-Тихоокеанском регионе») по теме «Интеллектуальные транспортные системы».

Ф. Связуемость между сельскими районами и более широкими транспортными сетями

Ближайшая цель. Странам-членам необходимо оказывать помощь в развитии и расширении сети транспортных сообщений с сельскими районами и сообщений, связывающих с более разветвленными транспортными сетями.

48. В сотрудничестве с Центром Организации Объединенных Наций по региональному развитию и другими подразделениями секретариат организовал десятый Межправительственный региональный форум по экологически устойчивому транспорту, который проходил во Вьентьяне 14-16 марта 2017 года. Одним из достижений этого Форума явилось принятие Вьентьянской декларации об устойчивом транспорте в сельских районах в целях реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

49. В связи с этим мероприятием секретариат подготовил три справочных документа: «Политические рамки для улучшения транспортных связей в сельских районах в целях расширения местных, национальных и региональных транспортных сетей», «Связи между сельскими и городскими районами в целях обеспечения устойчивого развития регионов» и «Ликвидация бедности при помощи улучшенных, инклюзивных и справедливых транспортных систем».

50. Одновременно с Форумом секретариат и Центр Организации Объединенных Наций по региональному развитию совместно организовали региональный семинар по устойчивому и инклюзивному развитию транспорта в целях укрепления сельских транспортных связей для содействия усилиям по достижению целей в области устойчивого развития с акцентом на доступ к сельским районам. Секретариат также организовал предшествовавшее Форуму мероприятие, посвященное вкладу сельского транспорта в процесс осуществления Повестки дня на период до 2030 года, которое проходило 13 марта 2017 года.

51. В рамках проведения Обзора тенденций в области транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе за 2017 год секретариат подготовил региональный обзор сельского транспорта, который был включен в качестве одной из глав.

Г. Повышение безопасности дорожного движения

Ближайшая цель. Странам региона требуется помощь в улучшении ситуации в области безопасности дорожного движения и выполнения ими обязательств в соответствии с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, и Целей 3 и 11 в области устойчивого развития.

52. В соответствии с Декларацией, принятой на второй Глобальной конференции высокого уровня по вопросам безопасности дорожного движения, проходившей в Бразилиа, 18 и 19 ноября 2015 года, и целями в области устойчивого развития, касающимися обеспечения безопасности дорожного движения, на третьей сессии Конференции министров по транспорту были

приняты восемь региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе в рамках общей деятельности по сокращению числа жертв и серьезных травм на дорогах региона перед завершением Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 50 процентов. Эти задачи были дополнительно поддержаны на семьдесят четвертой сессии Комиссии в результате принятия резолюции 74/3 о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе в интересах развития устойчивых транспортных систем. В этой резолюции Комиссия отметила роль правовых инструментов Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, включая, среди прочего, Конвенцию о дорожном движении 1968 года²¹ и Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года²².

53. В этом свете для содействия более эффективному осуществлению правовых документов Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения в координации с ЕЭК и Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского Бассейна секретариат осуществил проект «Укрепление национального потенциала для регулирования вопросов обеспечения безопасности дорожного движения для развивающихся стран и стран с переходной экономикой». В рамках этого проекта были охвачены четыре страны с низким или средним уровнями доходов²³ в целях улучшения их положения с обеспечением безопасности дорожного движения и развития систем управления по вопросам безопасности дорожного движения. В каждой из этих стран были выявлены ограничения, затрагивающие потенциал, финансовые и людские ресурсы, необходимые статистические возможности и другие безотлагательные экономические или социальные проблемы, которые мешают им создать или повысить уровень своих систем обеспечения безопасности дорожного движения, а также проанализированы пробелы в национальных правовых и нормативных рамках, процессе обеспечения выполнения положений международных документов по вопросам безопасности дорожного движения и в координации деятельности заинтересованных сторон по вопросам безопасности дорожного движения. Кроме того, в рамках проекта секретариат провел во Вьетнаме (Ханой, 12 и 13 января 2017 года, и Хошимин, 16 и 17 января 2017 года) национальные практикумы по укреплению потенциала, посвященные выполнению положений правовых документов по вопросам безопасности дорожного движения, а также проверки по вопросам безопасности дорожного движения (Ханой, 12-18 июня 2017 года, и Хошимин, 19-25 июня 2017 года).

54. Кроме того, для достижения обновленных целей и показателей по безопасности дорожного движения секретариат организовал практикум для субрегиона Юго-Восточной Азии, посвященный обновленным региональным целям и задачам по безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Пномпень, 27 и 28 сентября 2017 года. Также при финансовой поддержке правительства Российской Федерации секретариат приступил к осуществлению проекта, предназначенного для рассмотрения основных причин столкновений, возникновения жертв и телесных повреждений на автомобильных дорогах в Азиатско-Тихоокеанском регионе с акцентом на проблему вождения в нетрезвом виде и превышения скорости при помощи разработки и осуществления комплексных стратегий и планов по вопросам безопасности дорожного движения.

55. В 2015 году в целях поощрения и пропаганды региональных стандартов в области безопасности дорожного движения в рамках сети Азиатских

²¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1042, No. 15705.

²² *Ibid.*, vol. 1091, No. 16743.

²³ Было выбрано два государства – члена ЭСКАТО: Грузия и Вьетнам.

автомобильных дорог при поддержке Корейской корпорации автомагистралей секретариат приступил к осуществлению трехлетней программы, предназначенной для согласования параметров инфраструктурных объектов обеспечения безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах. Эта программа была разработана с учетом того, что а) по мере улучшения региональных транспортных связей можно ожидать, что большее число транспортных средств будет пересекать национальные границы между странами с различными дорожными знаками, сигналами и обозначениями и б) по мере развития туризма большее число посещающих соответствующие страны водителей арендует автомобили в тех странах, в которых они проводят свой отпуск. Это создает дополнительный риск возникновения аварий с участием тех водителей, которые не осведомлены о местных условиях вождения, и подчеркивает безотлагательную необходимость согласования условий вождения в регионе.

56. В рамках этой программы с участием международных консультантов и экспертов по вопросам безопасности дорожного движения из региона был проведен ряд консультативных совещаний, на которых было признано, что Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог служит хорошей институциональной платформой для координации процесса развития объектов инфраструктуры для обеспечения безопасности дорожного движения с учетом согласованных стандартов и набора стандартов, применимых к взаимосогласованным объектам обеспечения безопасности дорожного движения, который будет включен в новое приложение к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог.

57. После этого секретариат подготовил проект нового приложения и организовал два региональных совещания (Бангкок, 30 и 31 мая 2017 года и 30 и 31 августа 2017 года), на которых международные консультанты и эксперты по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения из государств-членов рассмотрели те объекты, которые следует включить в новое приложение, и их руководящие принципы, касающиеся проектирования. Новое приложение было принято на седьмом заседании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, проходившем в Бангкоке, 13-15 декабря 2017 года.

58. Принимая новое приложение, Рабочая группа также признала, что с учетом согласования инфраструктурных стандартов решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения поможет государствам-членам достичь а) цели 3 в области устойчивого развития, задача 6, предполагающей двукратное сокращение во всем мире числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий к 2020 году, и б) региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятых на третьей сессии Конференции министров по транспорту, декабрь 2016 года, в рамках которых одна из целей заключается в развитии сети Азиатских автомобильных дорог в качестве модели по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения²⁴.

59. В 2015 году в признание того, что для рассмотрения вопросов безопасности дорожного движения требуются крупные инвестиции, Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 70/260, в которой она просила Генерального секретаря рассмотреть возможность создания, за счет добровольных взносов, Целевого фонда по безопасности дорожного движения в поддержку осуществления Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, и соответствующих связанных с обеспечением безопасности дорожного движения целей в области устойчивого развития. В соответствии с этой просьбой Генеральный секретарь уполномочил

²⁴ См. E/ESCAP/73/15/Add.1, приложение VI.

ЕЭК выполнять функции ведущего подразделения по вопросам подготовки предложения о создании такого фонда в координации со Специальным посланником Генерального секретаря по безопасности дорожного движения, Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), другими региональными комиссиями и подразделениями системы Организации Объединенных Наций, занимающимися вопросами безопасности дорожного движения. Целевой фонд Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения был официально учрежден 12 апреля 2018 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке.

60. Структура управления Целевым фондом включает Консультативный совет, в котором каждый регион представлен одним государством-членом, выбираемым каждой региональной комиссией, и Руководящий комитет Целевого фонда, занимающийся реализацией стратегических направлений, определенных Консультативным советом, в рамках которого также представлены все участвующие учреждения Организации Объединенных Наций. В июне 2018 года секретариат ЭСКАТО провел специальное совещание Консультативного комитета постоянных представителей и других представителей, назначенных членами Комиссии в целях а) информирования о Фонде и б) обращения к государствам-членам с призывом выдвигать возможные кандидатуры для представления Комиссии в Консультативном совете, отметив, что этот официальный представитель должен избираться на министерском уровне и что ему потребуется совершать поездки для участия в заседаниях Консультативного совета за свой счет.

61. В вербальной ноте секретариат проинформировал правительства своих членов о полученных кандидатурах и просил, чтобы они указали своих предпочитаемых кандидатов. Ответили 19 стран, при этом наибольшее число голосов было подано за г-на Александра Владимировича Горowego, первого заместителя министра внутренних дел Российской Федерации, генерала-полковника полиции. Впоследствии секретариат представил кандидатуру г-на Горowego в секретариат Целевого фонда.

62. Первое заседание Консультативного совета и первое заседание Руководящего комитета Целевого фонда были организованы в Женеве 9 августа 2018 года и 10 августа 2018 года, соответственно. Среди прочих вопросов Руководящий комитет рассмотрел круг ведения Целевого фонда, его правила и процедуры, набросок стратегии мобилизации средств, критерии для финансирования проектов, пособие по операциям Целевого фонда и бюджет секретариата Целевого фонда. Хотя большинство рассмотренных документов было принято в ходе первого заседания, критерии и приоритеты финансирования проектов и глобальный рамочный план действий будут дополнительно уточнены и представлены на рассмотрение следующего заседания, запланированного на ноябрь 2018 года. Секретариат намеревается проинформировать государства-члены об итогах заседаний Руководящего комитета на заседании Консультативного комитета постоянных представителей.

III. Вопросы для обсуждения

63. Комитет, возможно, проведет обзор мероприятий, рассмотренных в настоящем документе, и даст дополнительные указания секретариату о будущих мероприятиях в поддержку осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021годы). Представителям также предлагается проинформировать Комитет о прогрессе и соответствующих мероприятиях на национальном и региональном уровнях, которые содействуют обеспечению устойчивой транспортной связуемости в регионе.