

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

Бангкок, 10-12 октября 2012 года

Пункт 2 предварительной повестки дня*

**Обзор осуществления и будущая направленность
Региональной программы действий по развитию
транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе,
этап II (2012-2016 годы)****Обзор осуществления и будущая направленность
Региональной программы действий по развитию
транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе,
этап II (2012-2016 годы)******Записка секретариата***Резюме*

На второй сессии Конференции министров по транспорту, которая состоялась в марте 2012 года, министры и другие высокопоставленные государственные и должностные лица приняли 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. В настоящем документе освещаются основные моменты важнейших мероприятий, осуществляемых в рамках этапа II Региональной программы действий, а также содержится информация о мероприятиях, запланированных в текущем двухлетнем периоде. Он также содержит предложения секретариата для укрепления вклада Региональной программы действий в устойчивое, обладающее потенциалом сопротивляемости и открытое для всех развитие с учетом решений Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Рио+20), которая состоялась в Рио-де-Жанейро, Бразилия, с 20 по 22 июня 2012 года, и набросок проекта программы работы по подпрограмме 3 «Транспорт» на двухгодичный период 2014-2015 годов.

Настоящий документ следует рассматривать в сочетании с информационным документом E/ESCAP/CTR(3)/INF/4 о мероприятиях, осуществляемых в рамках Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы).

* E/ESCAP/CTR(3)/L.1.

** Позднее представление документа в секцию конференционного обслуживания объясняется необходимостью того, чтобы секретариат проконсультировался со странами-членами об итогах Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, которая проходила в июне 2012 года.

I. Введение

1. Признавая «решающее значение эффективной, надежной и безопасной транспортной инфраструктуры и услуг для региональной интеграции устойчивого и открытого для всех экономического и социального развития стран в регионе ЭСКАТО», Конференция министров по транспорту на своей второй сессии в марте 2012 года просила Исполнительного секретаря «и впредь наделять приоритетностью осуществление Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе¹ и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), прежде всего в целях оказания помощи региональным членам и ассоциированным членам в их усилиях по реализации концепции устойчивой международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы».²

2. В Региональной программе действий изложены 10 приоритетных областей деятельности, которая должна быть осуществлена для того, чтобы реализовать эту концепцию, а именно: а) политическое руководство на уровне министров; б) развитие транспортной инфраструктуры; в) упрощение процедур перевозок; г) транспортная логистика; д) финансирование и участие частного сектора; е) устойчивое развитие транспорта; ж) безопасность дорожного движения; з) транспорт и Цели развития тысячелетия; и) межконтинентальные перевозки; и) соединение субрегиональных транспортных сетей.

3. В разделе II настоящего документа освещаются основные мероприятия, осуществляемые в рамках этапа II Региональной программы действий, а также приводится информация о мероприятиях, запланированных на текущий двухлетний период. Этот раздел следует рассматривать в сочетании с информационным документом E/ESCAP/CTR(3)/INF/4 о мероприятиях, осуществляемых в рамках Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы). В разделе III документа описываются предложения секретариата для укрепления вклада Региональной программы действий в устойчивое, обладающее потенциалом сопротивляемости и открытое для всех развитие с учетом решений Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Рио+20), которая проходила с 20 по 22 июня 2012 года в Рио-де-Жанейро, Бразилия. В нем также представлен проект программы работы по подпрограмме 3 по транспорту на двухгодичный период 2014-2015 годов для рассмотрения Комитетом.

II. Ход осуществления Региональной программы действий, этап II

A. Директивные указания на уровне министров

4. Первая сессия Форума министров транспорта стран Азии была проведена в 2009 году. Ход подготовки ко второй сессии, которую

¹ E/ESCAP/63/13, глава V.

² См. Декларацию министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (E/ESCAP/MCT.2/13).

планируется провести в ноябре или декабре 2013 года, описывается в документе E/ESCAP/CTR(3)/3.

В. Развитие транспортной инфраструктуры

5. С учетом уже готовых соглашений по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог основное внимание в рамках этапа II Региональной программы действий уделяется улучшению коммуникационных возможностей этих сетей посредством, среди прочего, модернизации и дальнейшего развития инфраструктуры вдоль этих сетей, заполнении недостающих звеньев в сети Трансазиатских железных дорог, повышению эффективности интермодальных связей между автомобильными и железными дорогами, а также между этими видами транспорта и портами, созданию межправительственного соглашения о «сухих портах», а также содействию развитию «сухих портов» в регионе.

6. В целях содействия модернизации сети Азиатских автомобильных дорог секретариат осуществляет проект под названием «Содействие инвестициям в сеть Азиатских автомобильных дорог: предварительные исследования приоритетных участков». В рамках этого проекта секретариат оказывает техническую помощь для Бангладеш, Кыргызстана, Монголии и Мьянмы для проведения предварительных технико-экономических обоснований отдельных маршрутов первоочередной важности и поощрения инвестиций в Азиатские автомобильные дороги. В этих странах также были организованы практикумы странового уровня по наращиванию потенциала для проведения предварительных обоснований/исследований инвестиционных возможностей. Результаты предварительных технико-экономических обоснований будут представлены на Инвестиционном форуме по Азиатским автомобильным дорогам, который предварительно намечено провести в 2013 году.

7. В соответствии с расширением внутрорегиональной торговли и растущим беспокойством относительно потребления топлива и неблагоприятных последствий изменения климата правительства региона все чаще признают важность железнодорожного транспорта, в частности Трансазиатских железных дорог, в качестве эффективного, безопасного и устойчивого вида транспорта. В этой связи секретариат рассматривает железнодорожное законодательство и документы, касающиеся облегчения международных железнодорожных перевозок. Он также проводит исследование по железнодорожной маркетинговой практике в регионе, которое будет представлено на региональном совещании управляющих железными дорогами для повышения осведомленности о коммерческих требованиях грузоотправителей и обмена передовым опытом между железнодорожными менеджерами.

8. Специальное межправительственное совещание по Межправительственному соглашению о «сухих портах», которое проходило в Бангкоке с 20 по 22 июня 2012 года, завершило работу над проектом межправительственного соглашения о «сухих портах» и рекомендовало, чтобы оно было принято Комитетом по транспорту на его третьей сессии. Доработанный проект соглашения содержится в документе E/ESCAP/CTR(3)/2, и вопрос о его принятии будет рассмотрен в рамках пункта 3 предварительной повестки дня.

9. В дополнение к работе по развитию межправительственного соглашения о «сухих портах» секретариат оказывает помощь Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике и Мьянме в проведении предварительных технико-экономических обоснований по «сухим портам». Обоснование для Лаосской Народно-Демократической Республики было завершено в мае 2012 года, и национальный учебный практикум по «сухим портам» был проведен в июле 2012 года. Предварительные обоснования потенциальных «сухих портов» в Камбодже и Мьянме, как ожидается, будут завершены к концу сентября 2012 года. Основываясь на результатах совместных исследований и предварительных обоснований, на ноябрь 2012 года запланировано проведение практикума по разработке комплексной транспортно-логистической системы в странах – членах Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН).

10. Семнадцатая сессия Проектной рабочей группы по транспорту и пересечению границ (ПРГ по ТПГ) Специальной программы для экономик Центральной Азии (СПЕКА) состоялась 6 и 7 июня 2012 года в Алматы, Казахстан. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) и ЭСКАТО выступили организаторами ПРГ по ТПГ СПЕКА с Казахстаном в роли ведущей страны. Эта сессия ПРГ по ТПГ стала важной платформой для членов СПЕКА, чтобы обсудить вопросы, связанные с транспортной политикой, инфраструктурой и упрощением процедур, таких, как статус международных конвенций и соглашений, оперативные препятствия для перевозок в субрегионе и выявление потенциальных проблем, которые требуют решения в целях расширения физических и институциональных коммуникационных возможностей в субрегионе. Секретариат будет усиливать свою поддержку ПРГ по ТПГ в сотрудничестве с Субрегиональным отделением ЭСКАТО для Северной и Центральной Азии.

С. Упрощение транспортных процедур

11. Конференция министров по транспорту на своей второй сессии, состоявшейся 12-16 марта 2012 года в Бангкоке, приняла Региональную стратегическую основу для упрощения процедур международных автомобильных перевозок.^{3,4} Ведется подготовка общего плана реализации Региональной стратегической основы. Секретариат планирует провести субрегиональные исследования, разработать субрегиональные планы действий и определить ключевые показатели для оценки прогресса в осуществлении Основы в сотрудничестве с субрегиональными отделениями ЭСКАТО для Северной и Центральной Азии, Восточной и Северо-Восточной Азии, Южной и Юго-Западной Азии.

12. В рамках Основы секретариат также находится в процессе создания региональной сети юридических и технических экспертов по упрощению перевозок. Он планирует провести ряд исследований по правовым вопросам упрощения процедур перевозок и начнет прием заявок на присоединение к сети в ближайшем будущем. Официальное развертывание сети планируется провести в 2013 году.

³ E/ESCAP/MCT.2/13, приложение II.

⁴ Региональная стратегическая основа, которая прилагается к Декларации министров, принятой на Конференции, была впоследствии одобрена Комиссией в ее резолюции 68/4 от 23 мая 2012 года.

13. Кроме того, секретариат уточнил *Руководящие принципы по созданию и укреплению национальных координационных механизмов по содействию торговле и облегчению перевозок в регионе ЭСКАТО* в марте 2012 года, в которых излагаются общие принципы, основные аспекты и требования для успешной работы национальных координационных механизмов. На основе этих руководящих принципов секретариат проводит национальные практикумы по просьбе членов и ассоциированных членов, с тем чтобы оказать им помощь в создании и/или укреплении таких механизмов.

14. Секретариат также разрабатывает ряд моделей, чтобы помочь повысить эффективность и действенность транспорта и процесса пересечения границ. В опубликованной в мае 2012 года *Модели по безопасному трансграничному транспорту* рассматриваются существующие и новые информационные и коммуникационные технологии, которые используются для облегчения трансграничных и транзитных перевозок. Другими моделями, которые разрабатываются в этой области, являются модель по эффективному трансграничному транспорту, которая будет описывать различные варианты повышения эффективности трансграничных операций, и модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ, которая объясняет, как применение современных технологий и процедур рационализации может привести к сокращению задержек, связанных с процессами прохождения пограничного контроля.

15. Секретариат ведет модернизацию модели по методологии ЭСКАТО «время/стоимость/расстояние» на основе откликов и опыта, накопленного в результате использования этой модели в прошлом. Модернизированная методика будет использоваться самостоятельно в качестве инструмента для выявления узких мест и контроля перевозок и пересечения границ в коридорах. Эта модель будет объединена с моделью, используемой Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), которая опирается на методологию развития кластеров для разработки комплексного набора инструментов управления процессом трансграничных и транзитных перевозок. Секретариат начнет экспериментальное применение этого набора инструментов для наращивания потенциала контролирующих органов и транспортных операторов в применении модели в отдельном международном коридоре в Центральной Азии (Казахстан-Кыргызстан-Таджикистан). Национальные учебные практикумы по применению этого инструментария и последующей деятельности в области связанных с перевозками кластеров как на национальном уровне, так и на уровне коридоров будут проходить в 2012 и 2013 годах. На этих практикумах будут проанализированы национальные планы действий и планы действий по коридорам, с тем чтобы точно определить и устранить или уменьшить существующие узкие места.

16. В мае 2012 года секретариат оказал техническую поддержку для совещания по окончательной доработке Соглашения по упрощению международных автомобильных перевозок между государствами – членами Шанхайской организации сотрудничества. Страны-участницы провели заключительный обзор языка Соглашения и согласованности между основным договором и приложениями к нему, а также обсудили вопросы, связанные с внутренними процессами утверждения на предмет подписания Соглашения в некоторых странах.

D. Транспортная логистика

17. Секретариат организовал ежегодный Региональный форум экспедиторов грузов, операторов смешанных перевозок и поставщиков логистических услуг и Встречу руководителей национальных ассоциаций экспедиторских и логистических организаций, которые проходили в Бангкоке 13 и 14 июня 2012 года, соответственно. Эти два мероприятия послужили платформой для экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок и поставщиков логистических услуг в Азиатско-Тихоокеанском регионе для обмена знаниями и опытом, обсуждения возникающих проблем и содействия развитию их услуг.

18. Одиннадцатого июня 2012 года секретариат провел практикум по созданию устойчивых аккредитованных систем обучения экспедиторов грузов, операторов мультимодальных перевозок и поставщиков логистических услуг в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Практикум завершился принятием трехуровневой системы устойчивого аккредитованного обучения, которое включает международный курс с получением сертификата, национальные курсы с получением сертификата более высокого уровня и национальные курсы с получением основного сертификата. Региональный форум экспедиторов грузов, операторов смешанных перевозок и поставщиков логистических услуг впоследствии выразил поддержку итогов практикума.

19. Кроме того, в сотрудничестве с Федерацией экспедиторских ассоциаций Филиппин секретариат организовал практикум по подготовке инструкторов по обучению основам и основной курс по экспедированию грузов, смешанным перевозкам и логистическим услугам в Маниле в апреле 2012 года.

E. Финансы и участие частного сектора

20. В области финансов и участия частного сектора секретариат продолжает оказывать правительствам техническую помощь по работе с частным сектором в области развития инфраструктуры. В результате одного из таких мероприятий был проведен национальный практикум по вопросам государственно-частного партнерства для развития в Мьянме в январе 2012 года. Секретариат планирует провести совещание группы экспертов в связи с третьей Азиатско-тихоокеанской конференцией министров по государственно-частным партнерствам для развития инфраструктуры, которое будет организовано и проведено правительством Исламской Республики Иран в ноябре 2012 года. Секретариат также изучает возможности сотрудничества с многосторонними банками развития для оказания странам помощи в привлечении частного сектора к развитию транспортной инфраструктуры и услуг.

F. Безопасность дорожного движения

21. В качестве последующих мероприятий по деятельности в области безопасности дорожного движения, которые осуществлялись в рамках этапа I Региональной программы действий,⁵ секретариат планирует организовать мероприятия по оказанию технической помощи странам-членам в выполнении их обязательств в рамках Десятилетия действий по

⁵ Резолюция 63/9 Комиссии, приложение.

обеспечению безопасности дорожного движения на 2011-2020 годы,⁶ особенно в наращивании их потенциала в области управления безопасностью дорожного движения, сбора данных по безопасности дорожного движения и их мониторинга. В рамках этой инициативы секретариат провел стратегический обзор своей деятельности по сбору и мониторингу данных по безопасности дорожного движения с целью повышения качества и увеличения объема информации в своей базе данных по безопасности дорожного движения. Он находится на ранней стадии обсуждения с потенциальными донорами и партнерами вопросов сотрудничества для сбора данных по безопасности дорожного движения, проведения тематических исследований по передовой практике и усиления потенциала/подготовки по выявлению и модернизации участков дороги повышенной опасности и проведению проверок состояния безопасности.

G. Устойчивое развитие транспорта

22. Вместе с другими региональными комиссиями секретариат осуществляет проект под названием «Разработка и реализация механизма мониторинга и оценки выбросов CO₂ на внутреннем транспорте с целью оказания содействия в смягчении последствий изменения климата». Этот проект, который финансируется со Счета развития Организации Объединенных Наций, направлен на разработку единого мониторингового и аналитического инструмента для оценки следа CO₂ наземного транспорта, с тем чтобы помочь правительствам лучше понять последствия различных вариантов политики и выбрать оптимальную стратегию для выполнения задач по уменьшению выбросов CO₂. Секретариат провел сбор и консолидировал ответы стран-членов на вопросники по выбросам CO₂ из источников на внутреннем транспорте и представил их в качестве вклада в глобальный доклад о выбросах CO₂ на внутреннем транспорте, который находится на стадии завершения ЕЭК. В апреле 2012 года секретариат также принял участие в Международном совещании экспертов по оценке выбросов CO₂ на внутреннем транспорте и воздействию политике смягчения последствий, на котором был налажен обмен информацией о передовой практике и программах по уменьшению выбросов CO₂, а также были обсуждены условия для инструмента мониторинга, ForFITS. В рамках проекта планируется экспериментальное внедрение инструмента ForFITS в каждом регионе в начале 2013 года и организация информационно-пропагандистских практикумов и практикумов по наращиванию потенциала, связанных с этим инструментом в течение 2013 года.

H. Транспорт и Цели развития тысячелетия

23. В рамках восьмого транша со Счета развития Организации Объединенных Наций секретариат планирует осуществить проект по повышению потенциала в странах с особыми потребностями для разработки и осуществления политики экономического и социального развития с целью ускорения хода достижения Целей развития тысячелетия (2012-2014 годы). Проект будет ориентирован на страны с особыми потребностями, в частности, страны, которые «отстают» и, скорее всего, не смогут достичь Целей развития тысячелетия к 2015 году. Он будет сосредоточен на укреплении их потенциала в разработке и реализации конкретных стратегий и программ для ускорения прогресса в достижении Целей. Учитывая, что большая доля бедного населения проживает в

⁶ Резолюция 64/255 Генеральной Ассамблеи от 2 марта 2010 года.

сельской местности, в рамках проекта, который, как ожидается, будет развернут до конца 2012 года, будут проведены тематические исследования о роли сельской транспортной инфраструктуры и услуг в достижении Целей, в частности, в отношении логистики «от фермы до рынка» и доступа к социальным услугам.

I. Межостровные перевозки

24. Межостровные перевозки являются новой тематической областью работы секретариата. В этой области секретариат призван помочь тихоокеанским островным государствам-членам в выявлении возможных подходов к повышению регулярности, надежности и доступности их услуг доставки. Внутриучрежденческая исследовательская работа по этому вопросу развернута со сбором статистических данных и информации по вопросам торговли, пропускной способности портов, расширению морских коммуникационных возможностей и транспортных услуг, оказываемых в Тихоокеанском субрегионе. Секретариат также провел анализ исследований по вопросам, касающимся франчайзинга внутренних услуг доставки морем, регионального каботажного и регулирования международной торговли. Он будет работать над этими вопросами в тесном сотрудничестве с Тихоокеанским отделением ЭСКАТО, а также секретариатом Форума тихоокеанских островов и секретариатом Тихоокеанского сообщества.

J. Соединение субрегиональных транспортных сетей

25. Секретариат планирует провести сравнительный анализ соглашений, касающихся упрощения транспортных процедур в различных субрегионах. Исследование будет представлено на межсубрегиональном совещании по правовым вопросам в области упрощения транспортных процедур.

III. Итоги Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию и последствия для будущего акцента подпрограммы

26. На первой сессии Конференции министров по транспорту, которая состоялась в Пусане, Республика Корея, 10 и 11 ноября 2006 года,⁷ а также на его второй сессии, которая проходила в Бангкоке 12-16 марта 2012 года,⁸ страны-члены признали, что комплексная интермодальная региональная транспортная сеть не только позволит повысить эффективность перевозок, но и предоставит множество других преимуществ для устойчивого и открытого для всех развития. Среди преимуществ были упомянуты расширение торговли и производства, создание рабочих мест и, как следствие, уменьшение бедности, экологические выгоды за счет более широкого использования железнодорожного транспорта, а также социальные и экономические преимущества, вытекающие из более безопасных транспортных систем.

27. Эта точка зрения была подтверждена на Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Конференция Рио+20), которая состоялась в Рио-де-Жанейро, Бразилия, с 20 по 22 июня

⁷ E/ESCAP/MCT/Rep.

⁸ E/ESCAP/MCT.2/14.

2012 года. На этой знаменательной Конференции главы государств и правительств и высокопоставленные представители подтвердили свою «приверженность курсу на устойчивое развитие и на обеспечение построения экономически, социально и экологически устойчивого будущего» и отметили, что «транспорт и мобильность имеют крайне важное значение для устойчивого развития».⁹ Общие цели Региональной программы действий тесно связаны с итоговым документом Конференции Рио+20, особенно в разделах, в которых главы государств и правительств и высокопоставленные представители, которые принимали участие в работе Конференции, заявили о том, что они:

а) признают важное значение эффективного передвижения людей и товаров и доступа к экологически рациональным, безопасным и доступным в плане цен видам транспорта в качестве одного из факторов повышения уровня социальной справедливости, улучшения здоровья людей, обеспечения устойчивости городов, налаживания связей между городскими и сельскими районами и повышения производительности в сельских районах;

б) учитывают фактор безопасности дорожного движения в качестве одной из составляющих наших усилий, направленных на обеспечение устойчивого развития;

в) поддерживают разработку устойчивых транспортных систем, включая энергоэффективные смешанные системы, в том числе системы государственного общественного транспорта, создание экологически чистых видов топлива и автотранспортных средств, а также усовершенствованных транспортных систем в сельских районах;

г) признают необходимость содействия применению комплексного подхода к выработке на национальном, региональном и местном уровнях политики в отношении транспортных услуг и систем в целях содействия устойчивому развитию;

е) признают, что особые потребности не имеющих выхода к морю стран и развивающихся стран транзита в области развития необходимо учитывать при создании устойчивых систем транзитного транспорта, и отмечают необходимость оказания развивающимся странам международной поддержки в этой области.

28. В соответствии с глобальным мандатом, предоставленным Конференцией Рио+20 и Пятилетней программой действий Генерального секретаря от 25 января 2012 года, в которой транспорт отмечается как один из строительных блоков для устойчивого развития,¹⁰ секретариат рассматривает пути интеграции трех основ экономической, социальной и экологической устойчивости в мероприятиях, запланированных в рамках Региональной программы действий. В этой связи секретариат также планирует расширить свою информационно-пропагандистскую работу,

⁹ Вопросы устойчивого развития транспорта описаны в пунктах 132, 133 и 136 итогового документа Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию под названием «Будущее, которого мы хотим», в то время как особые потребности не имеющих выхода к морю развивающихся стран отмечаются в пункте 182. Для удобства эти пункты приводятся в приложении к настоящему документу. Полный итоговый документ содержится в приложении к резолюции 66/288 Генеральной Ассамблеи.

¹⁰ Пятилетняя программа действий Генерального секретаря, 25 января 2012 года, размещена по адресу: www.un.org/sg/priorities/index.shtml.

чтобы она охватывала большее число подсекторов устойчивого развития транспорта.

29. Например, при планировании и принятии директивных мер для развития международной комплексной сети интермодальных перевозок страны региона могут получить выгоду, принимая во внимание соответствующие экономические, социальные и экологические последствия каждого вида перевозок для достижения оптимального сочетания видов транспорта, которое обеспечивает безопасное, экологически чистое и доступное решение мобильности. В этой связи секретариат будет наращивать свои усилия по разработке, поддержанию и эффективному использованию сетей Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов». Это может быть сделано путем: а) поддержки интегрированных подходов к планированию перевозок на национальном уровне; б) поощрения использования железных дорог и внутреннего водного транспорта для междугородних и международных перевозок; в) укрепления интермодальных интерфейсов, таких, как «сухие порты» и логистические центры; и d) поощрения использования государственно-частных партнерств и других инвестиционных программ государственного сектора в целях модернизации и расширения этих сетей.

30. Облегчение перевозок также играет важную роль в оптимизации использования сетей и предоставляет странам экономические, экологические и социальные выгоды за счет повышения эффективности передвижения через границы и сокращения расходов, излишнего потребления топлива, загрязнения воздуха и выбросов парниковых газов, связанных с задержками при пересечении границ и высоких уровней порожних возвратов. В связи с этим реализация Региональной программы действий будет способствовать решению вопросов, препятствующих эффективным автомобильным перевозкам. Между тем, активизация усилий по облегчению железнодорожных перевозок поможет в постепенном переходе к этому более экологически чистому виду транспорта.

31. Опираясь на свой международный авторитет и «бренд» национальные сети Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухие порты» могут также служить в качестве «модели сетей», чтобы продемонстрировать международную практику и технические стандарты по безопасности, надежности, экологической устойчивости и доступности.¹¹ Например, секретариат может оказать поддержку странам-членам в осуществлении устойчивых и инклюзивных программ технического обслуживания путем содействия эффективной калькуляции затрат жизненного цикла и новаторским подходам к финансированию, а также использованию более экологически устойчивых и местных материалов для развития и поддержания инфраструктуры.

32. Секретариат также планирует расширить сферу своей деятельности в областях «устойчивого развития транспорта» и «транспорта и Целей развития тысячелетия» для увеличения непосредственного вклада сектора

¹¹ Например, в приложении II Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог Стороны рекомендовали, чтобы при развитии сети Азиатских автомобильных дорог Стороны уделяли всестороннее внимание вопросам безопасности дорожного движения. См. пункт 10, стр. 20 Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, публикация доступна по адресу: www.unescap.org/ttdw/common/tis/ah/IGA_intro.asp.

транспорта в дело устойчивого и открытого для всех развития. В этой связи секретариат будет пропагандировать устойчивую транспортную политику в таких областях, как содействие безопасным, экологически чистым и доступным системам общественного транспорта в городских районах, расширение использования не оснащенных двигателями транспортных средств и пешеходного движения, а также соединяемости различных видов транспорта. Секретариат также намерен расширить работу в области комплексных подходов к развитию сельских районов на основе экономически эффективных решений для облегчения доступа к экономической и социальной деятельности и повышения качества информации для планирования и технического обслуживания транспортной инфраструктуры.

IV. Стратегические рамки и проект программы работы на 2014-2015 годы

33. Общей целью подпрограммы 3, Транспорт, в стратегических рамках на период 2014-2015 годы, является «усиление регионального сотрудничества и интеграции в области транспорта в целях открытого и устойчивого развития в регионе ЭСКАТО.¹² В соответствии с этой целью секретариат устанавливает ожидаемые достижения, перечисленные в приведенной ниже таблице, которая содержит проект программы работы по подпрограмме по транспорту, 2014-2015 годы.

34. Для реализации этих ожидаемых достижений в течение двухгодичного периода 2014-2015 годов секретариат предлагает следующий проект программы работы, который приводится ниже. Эта деятельность будет осуществляться в сотрудничестве с другими подпрограммами в рамках секретариата, а также с внешними партнерами. Реализация этих мероприятий позволит повысить вклад транспортного сектора в достижение целей устойчивого развития в других секторах. С точки зрения технической помощи секретариат будет акцентировать внимание на странах с особыми потребностями, в частности, наименее развитых странах и не имеющих выхода к морю развивающихся странах и тесно сотрудничать с Тихоокеанским отделением ЭСКАТО в тематической области морских перевозок между островами.

Проект программы работы по подпрограмме по транспорту, 2014-2015 годы

Ожидаемое достижение а

Углубление знаний и расширение возможностей стран – членов ЭСКАТО по разработке и осуществлению транспортной политики и программ

Показатели достижения:

Увеличение числа разрабатываемых правительствами стратегий, программ и инициатив, которые отражают пропагандируемые ЭСКАТО принципы и рекомендации в области транспорта

Предлагаемые мероприятия:

а) Обслуживание межправительственных и экспертных органов (регулярный бюджет):

¹² Предлагаемые стратегические рамки на период 2014-2015 годов, часть вторая: двухгодичный план по программам А/67/6 (Прогр.16), стр. 12-14.

- i) ЭСКАТО:
 - a. Документация для заседающих органов: доклады по вопросам, связанным с транспортом (1) (2014 год), (1) (2015 год);
 - ii) Комитет по транспорту ЭСКАТО:
 - a. Основное обслуживание совещаний: пленарные заседания (6) (2014 год);
 - b. Документация для заседающих органов: доклад Комитета по транспорту (1) (2014 год); доклады по основным вопросам, связанным с транспортом (1) (2014 год);
 - iii) Специальные группы экспертов: совещание группы экспертов по устойчивому и открытому для всех развитию транспорта (1) (2014 год);
- b) Другие основные мероприятия (регулярный бюджет/внебюджетные средства):
- i) Периодические издания:
 - *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific* (1) (2015 год);
 - *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* (2) (2014 год, 2015 год);
 - ii) Технические материалы:
 - Региональный прогресс в осуществлении Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения (1) (2014 год);
 - Обновление руководства и программного обеспечения для транспортной политики (Комплексная модель планирования транспорта) (1) (2014 год);
- c) Техническое сотрудничество (регулярный бюджет/внебюджетные средства):
- i) Проекты на местах: проект технического сотрудничества:
 - Укрепление потенциала стран-членов в области разработки и осуществления политики и мер для развития экономически эффективных, экологически безопасных и социально инклюзивных транспортных систем, в том числе в поддержку Целей развития тысячелетия (1) (2014-2015 годы);
 - Укрепление потенциала стран-членов в области разработки и осуществления политики по повышению безопасности дорожного движения (1) (2014-2015 годы);
 - Укрепление потенциала политиков и частного сектора в области разработки и реализации эффективных и устойчивых региональных/субрегиональных транспортных связей, в том числе морских перевозок между островами (1) (2014-2015 годы).

Ожидаемое достижение b

Укрепление потенциала стран – членов ЭСКАТО и частного сектора в целях планирования и развития международных интермодальных транспортных связей, включая Азиатские автомобильные дороги, Трансазиатские железные дороги и «сухие порты» международного значения

Показатели достижения:

- i) Число национальных проектов и программ для совершенствования региональной транспортной инфраструктуры, включая Азиатские автомобильные дороги и Трансазиатские железные дороги и «сухие порты» международного значения
- ii) Увеличение числа государств – членов ЭСКАТО, присоединившихся к глобальным, региональным и субрегиональным соглашениям

Предлагаемые мероприятия:

- a) Обслуживание межправительственных и экспертных органов (регулярный бюджет):
 - i) Помощь представителям, докладчикам:
 - Рабочая группа по сети Азиатских автомобильных дорог (1) (2015 год);
 - Рабочая группа по сети Трансазиатских железных дорог (1) (2015 год);
 - Рабочая группа по «сухим портам» (1) (2015 год);
- b) Другие основные мероприятия (регулярный бюджет/внебюджетные средства):
 - i) Технические материалы:
 - Обновление базы данных географических информационных систем (ГИС) по транспорту, базы данных Азиатских автомобильных дорог и базы данных Трансазиатских железных дорог (1) (2014-2015 год);
 - Карты комплексной интермодальной транспортной сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог (3) (2014-2015 годы);
- c) Техническое сотрудничество (регулярный бюджет/внебюджетные средства):
 - i) Проекты на местах: проект по техническому сотрудничеству:
 - Укрепление потенциала стран-членов в области разработки и осуществления комплексной региональной транспортной сети, включая Азиатские автомобильные дороги, Трансазиатские железные дороги и «сухие порты» международного значения (1) (2014-2015);
 - Укрепление потенциала стран-членов в области мобилизации финансовых ресурсов из различных источников, включая частный сектор, в целях устойчивого развития транспортной инфраструктуры (1) (2014-2015 годы).

Ожидаемое достижение c

Укрепление потенциала стран – членов ЭСКАТО и частного сектора в целях осуществления мер по повышению эффективности международных перевозок и логистики

Показатели достижения:

- i) Увеличение числа инициатив, направленных на определение и устранение нефизических «узких мест» и на содействие эффективному перемещению пассажиров, грузов и транспортных средств по транспортным маршрутам и на погранпереходах
- (ii) Увеличение числа стран, которые располагают учебными программами по транспортно-экспедиторской деятельности, интермодальным перевозкам и логистике

Предлагаемые мероприятия:

- a) Обслуживание межправительственных и экспертных органов (регулярный бюджет):
- i) Специальные группы экспертов:
 - Совещание группы экспертов по комплексному использованию «единого окна» для облегчения торговли и перевозок (1) (2015 год);
 - ii) Помощь представителям, докладчикам:
 - Специальная программа Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА): Рабочая группа по транспорту и пересечению границ (2) (2014 год, 2015 год);
- b) Другие основные мероприятия (регулярный бюджет/внебюджетные средства):
- i) Разовые публикации: серия монографий по облегчению перевозок и развитию логистики в Азиатско-Тихоокеанском регионе (1) (2015 год);
 - ii) Технические материалы:
 - Обновление учебных материалов по экспедированию грузов, мультимодальным перевозкам и логистике (1) (2014 год);
 - Обновление моделей по облегчению перевозок (1) (2015 год);
 - Удовлетворение потребностей «единого окна» для облегчения торговли и перевозок (1) (2015 год);
- c) Техническое сотрудничество (регулярный бюджет/внебюджетные средства):
- i) Проекты на местах: проект по техническому сотрудничеству:
 - Укрепление потенциала стран-членов в области разработки и осуществления мер по упрощению транспортных процедур (1) (2014-2015 годы);
 - Укрепление потенциала политиков и частного сектора для развития эффективного экспедирования грузов, мультимодальных перевозок и логистических услуг (1) (2014-2015 годы).
-

V. Вопросы для рассмотрения

35. Комитет, возможно, рассмотрит ход осуществления региональной программы действий и даст секретариату руководящие указания относительно будущей направленности программы, в том числе проекта программы работы на двухгодичный период 2014-2015 годов.

Приложение

Пункты, касающиеся транспорта из итогового документа Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию «Будущее, которого мы хотим»^a

Отвечающий требованиям устойчивости транспорт

132. Мы отмечаем, что транспорт и мобильность имеют крайне важное значение для устойчивого развития. Отвечающий требованиям устойчивости транспорт может способствовать экономическому росту, а также расширению доступности. Такой экологичный транспорт позволяет обеспечить более высокий уровень интеграции экономики и при этом дает возможность охранять окружающую среду. Мы признаем важное значение эффективного передвижения людей и товаров и доступа к экологически рациональным, безопасным и доступным в плане цен видам транспорта в качестве одного из факторов повышения уровня социальной справедливости, улучшения здоровья людей, обеспечения устойчивости городов, налаживания связей между городскими и сельскими районами и повышения производительности в сельских районах. В этом контексте мы учитываем фактор безопасности дорожного движения в качестве одной из составляющих наших усилий, направленных на обеспечение устойчивого развития.

133. Мы поддерживаем разработку устойчивых транспортных систем, включая энергоэффективные смешанные транспортные системы, создание экологически чистых видов топлива и автотранспортных средств, а также усовершенствованных транспортных систем в сельских районах. Мы признаем необходимость содействия применению комплексного подхода к выработке на национальном, региональном и местном уровнях политики в отношении транспортных услуг и систем в целях содействия устойчивому развитию. Мы также признаем, что особые потребности не имеющих выхода к морю стран и развивающихся стран транзита в области развития необходимо учитывать при создании устойчивых систем транзитного транспорта. Мы отмечаем необходимость оказания развивающимся странам международной поддержки в этой области.

Устойчивые города и населенные пункты

135. Мы обязуемся пропагандировать применение комплексного подхода к планированию и созданию устойчиво функционирующих городов и населенных пунктов городского типа, в том числе путем оказания поддержки местным властям, повышения уровня информированности общественности и расширения масштабов участия городских жителей, в том числе бедняков, в процессах принятия решений. Мы также обязуемся содействовать осуществлению стратегий устойчивого развития, которые позволяют на инклюзивной основе оказывать услуги в жилищной и социальной сферах; способствовать созданию условий для безопасной и здоровой жизни всех, в особенности детей, молодежи, женщин, пожилых людей и инвалидов; обеспечивать оказание на устойчивой основе недорогостоящих услуг в сфере транспорта и энергообеспечения; поощрять создание безопасных и озелененных городских районов и обеспечивать их защиту и восстановление; обеспечивать население

^a См. резолюцию 66/288 Генеральной Ассамблеи от 27 июля 2012 года.

безопасной и чистой питьевой водой и услугами в области санитарии; обеспечивать необходимое качество воздуха; создавать достойные рабочие места; и совершенствовать городское планирование и деятельность по обустройству трущоб. Мы также выступаем за обеспечение устойчивого в экологическом плане удаления отходов на основе применения принципа «сокращение, повторное использование и утилизация». Мы подчеркиваем важное значение учета в контексте городского планирования таких факторов, как уменьшение опасности бедствий и устойчивость, а также климатических факторов риска. Мы отмечаем усилия, которые предпринимают города с целью обеспечить сбалансированность своего развития с развитием сельских районов.

136. Мы подчеркиваем важное значение увеличения числа мегаполисов и больших и малых городов, которые осуществляют стратегии в области устойчивого городского планирования и проектировки с целью обеспечить эффективный учет фактора ожидаемого роста численности городского населения в предстоящие десятилетия. Мы отмечаем, что повышению эффективности городского планирования способствует привлечение многих заинтересованных сторон, а также полномасштабное использование информации и данных с разбивкой по признаку пола, в том числе о демографических тенденциях, распределении дохода и неформальных населенных пунктах. Мы признаем важную роль муниципалитетов в деле разработки концепции устойчивых городов, охватывающей все этапы: от начальных этапов планирования до этапов возрождения старых городов и городских районов, в том числе на основе применения энергоэффективных программ в контексте эксплуатации зданий и разработки устойчивых транспортных систем, адаптированных к местным условиям. Мы признаем далее важное значение планирования с учетом использования различных видов транспорта и содействия использованию немоторизованного транспорта, в том числе на основе поощрения создания инфраструктур, в которых созданы необходимые условия для передвижения пешеходов и людей, использующих велосипеды.

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю

182. Мы предлагаем государствам-членам, включая партнеров по развитию, организациям системы Организации Объединенных Наций и другим соответствующим международным, региональным и субрегиональным организациям еще более ускорить осуществление конкретных мер по пяти приоритетным направлениям, согласованным в Алматинской программе действий, и мер, изложенных в Декларации по среднесрочному обзору, на более скоординированной основе, в частности для обеспечения строительства, эксплуатации и совершенствования их транспортных, складских и других связанных с транзитными перевозками объектов, включая определение альтернативных маршрутов, создание недостающих инфраструктурных звеньев и улучшение коммуникационной и энергетической инфраструктуры, в интересах содействия устойчивому развитию не имеющих выхода к морю развивающихся стран.