

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам

Седьмое совещание

Бангкок, 13–15 декабря 2017 года

Пункт 3 предварительной повестки дня*

**Стратегии и вопросы, касающиеся ввода в эксплуатацию
сети Азиатских автомобильных дорог**

**Стратегии и вопросы, касающиеся ввода в эксплуатацию
сети Азиатских автомобильных дорог**

Записка секретариата

Резюме

Государствам – участникам сети Азиатских автомобильных дорог по-прежнему необходимо не только создать соответствующую автодорожную инфраструктуру, но и решить долгосрочную задачу обеспечения региональной операционной транспортной связуемости. В этой связи страны – члены Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана в 2012 году приняли Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок. В этом документе определены шесть основополагающих элементов, предложены семь механизмов и представлены общие цели по согласованию на региональном уровне правовых документов; документации и процедур, необходимых для пересечения границы; и операционных стандартов и мер по упрощению соответствующих процессов. Кроме того, в мае 2017 года Комиссия на своей семьдесят третьей сессии отметила, что Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог является важной инициативой по вводу этой сети в эксплуатацию, и приняла резолюцию 73/4, в которой призвала все стороны Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог рассмотреть возможность присоединения к Межправительственному соглашению о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог. При этом для преодоления большого числа проблем, с которыми в настоящее время сталкивается автодорожный сектор, государствам-членам необходима существенная межправительственная поддержка на международном уровне. В этой связи государства-члены могли бы рассмотреть возможность создания международной автодорожной организации в целях превращения автодорожного сектора в один из ключевых механизмов устойчивого развития.

I. Введение

1. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) сыграла ключевую роль в том, что при планировании своей транспортной инфраструктуры государства-члены стали применять новый подход, учитывающий соответствующие международные аспекты. Результатом этих совместных усилий стало успешное определение и формализация сетей

* E/ESCAP/AHWG(7)/L.1.



Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также выявление ряда «сухих портов» международного значения в целях облегчения ввода этих двух сетей в эксплуатацию и их интеграции с другими видами транспорта.

2. Конференция министров по транспорту на своей третьей сессии, состоявшейся в Москве в декабре 2016 года, подчеркнула ключевое значение транспорта в осуществлении Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в свете особой роли, которую он играет в обеспечении наличия у населения, промышленности и сельского хозяйства доступа к экономическим и социальным возможностям и в борьбе с изменением климата. Конференция также выразила мнение, что транспорт является одним из факторов, способствующих достижению целей в области устойчивого развития, и в этой связи была вновь подчеркнута важность комплексных интермодальных транспортных систем для обеспечения устойчивой транспортной связуемости в регионе.

3. Конференция также с удовлетворением отметила, что многие государства-члены уделяют приоритетное внимание развитию сетей Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» в целях укрепления связуемости на национальном и региональном уровнях. Она также отметила текущую деятельность секретариата в области установления стандартов и поощрения принципиально новых технологий в целях дальнейшего развития сетей Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» международного значения.

4. Из трех упомянутых выше сетей именно сеть Азиатских автомобильных дорог первой получила одобрение со стороны государств-членов (в 2003 году). Кроме того, вступление в 2005 году в силу Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог¹ стало свидетельством готовности государств-членов в этом регионе прилагать усилия для скоординированного развития автомобильного транспорта. С тех пор государства – участники сети Азиатских автомобильных дорог и их партнеры по процессу развития на постоянной основе принимают меры по совершенствованию маршрутов этой сети. При этом также осуществляются инициативы, направленные на повышение степени соответствующей совместимости (во всех ее аспектах: правовом, техническом и оперативном) в целях обеспечения беспрепятственной связуемости автомобильных перевозок по маршрутам Азиатских автомобильных дорог.

5. Несмотря на значительный прогресс, достигнутый за два последних десятилетия, региону предстоит еще многое сделать для обеспечения беспрепятственной связуемости региональных автомобильных перевозок по маршрутам Азиатских автомобильных дорог. При этом в связи с высокими темпами экономического роста, которые наблюдались во многих странах в течение последних двух десятилетий, в регионе отмечается резкое повышение спроса на транспортные услуги, и эта тенденция, скорее всего, сохранится. Кроме того, негативные последствия изменения климата и роль автодорожного транспорта в усугублении этих последствий стали вопросом, вызывающим озабоченность у международного сообщества. Эти проблемы дают государствам-участникам сети Азиатских автомобильных дорог возможность принять превентивные стратегические меры по дальнейшему вводу в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

6. В настоящем документе содержится описание основных вопросов, связанных с вводом в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог в целях обеспечения наличия беспрепятственной оперативной транспортной связуемости в рамках всего региона и за его пределами. В нем вновь подчеркивается важность устранения нефизических барьеров, мешающих эффективной и беспрепятственной связуемости автомобильных перевозок по маршрутам Азиатских автомобильных дорог.

II. Решения и рекомендации директивных органов

7. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог вступило в силу 4 июля 2005 года, при этом в рамках совещаний директивных органов высокого уровня этой сети и вопросам, связанным с ее развитием и вводом в эксплуатацию, по-прежнему уделяется приоритетное внимание.

8. К числу недавно прошедших совещаний директивных органов относятся семьдесят вторая сессия Комиссии (Бангкок, 15–19 мая 2016 года), третья сессия Конференции министров по транспорту (Москва, 5–9 декабря 2016 года) и семьдесят третья сессия Комиссии (Бангкок, 15–19 мая 2017 года). В рамках этих совещаний была подчеркнута ключевая роль сети Азиатских автомобильных дорог в поощрении региональной интеграции и был отмечен прогресс, достигнутый государствами-членами в развитии и вводе в эксплуатацию этой сети. Соответствующие выдержки из докладов упомянутых совещаний содержатся в приложении к настоящему документу.

III. Вопросы, касающиеся ввода в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог

A. Ход выполнения Региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок

9. Государства – участники сети Азиатских автомобильных дорог приложили усилия для укрепления связуемости автомобильных перевозок посредством совершенствования своей автотранспортной инфраструктуры и осуществления мер по упрощению этих перевозок. Несмотря на определенный прогресс, ввод в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог по-прежнему представляет проблему для этих стран. Фрагментированность применяемого регионом подхода к решению соответствующих вопросов, особенно вопросов, связанных с упрощением процедур трансграничных и транзитных автомобильных перевозок, приводит к недостаточно высокому уровню транспортной связуемости по маршрутам Азиатских автомобильных дорог.

10. Учитывая стремительность процесса глобализации и возникновение новых проблем, затрудняющих работу пограничных служб (в частности проблем в области безопасности), упрощение процедур международных автомобильных перевозок является для государств – участников Азиатских автомобильных дорог долгосрочной задачей, и для того, чтобы найти оптимальный баланс между упрощением процедур автомобильных перевозок и контрольно-регулятивными мерами, необходимы комплексные, последовательные и решительные усилия.

11. В этой связи страны – члены ЭСКАТО приняли в 2012 году Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных

перевозок², в которых для оказания содействия деятельности, направленной на упрощение процедур международных автомобильных перевозок, были определены шесть основополагающих элементов и предложены семь механизмов и соответствующие долгосрочные цели.

12. Шестью упомянутыми основополагающими элементами являются: а) разрешение на автомобильные перевозки и коммерческие права на перевозку; б) визы для профессиональных водителей и экипажей автотранспортных средств; в) временный импорт транспортных средств; г) страхование транспортных средств; д) масса и габариты транспортных средств; и е) регистрация транспортных средств и техпаспорта. Семью предложенными механизмами стали: а) создание эффективно функционирующего правового режима; б) более широкое применение новых технологий; в) организация профессиональной подготовки применительно к международным автомобильным перевозкам; г) создание/укрепление национальных координационных механизмов по упрощению соответствующих процедур; д) действие организаций совместного контроля в местах пересечения границ; е) содействие созданию экономических зон в местах пересечения границ, «сухих портах» и центрах логистики; и ж) дальнейшее применение инструментов по упрощению соответствующих процедур.

13. В целях оказания странам поддержки во внедрении этих механизмов и достижении целей, содержащихся в Региональных стратегических рамках или проистекающих из них, секретариат разработал восемь взаимодополняющих моделей по упрощению соответствующих процедур в целях преодоления оперативных трудностей в области региональной транспортной связуемости. Этими восемью моделями по упрощению процедур перевозок являются: а) Модель по безопасному трансграничному транспорту³, которая демонстрирует использование новых технологий в области упрощения процедур перевозок; б) Модели по эффективному трансграничному транспорту⁴, в рамках которых рассматривается развитие методов работы автотранспортной индустрии, которые позволяют осуществлять замену тягача и прицепа в целях преодоления нефизических барьеров; в) Модель по эффективному трансграничному транспорту⁵, которая обеспечивает оптимизацию потоков информации, поступающих от различных учреждений на границе, в целях избежания дублирования усилий; г) методология «Время/стоимость–расстояние»⁶, которая обеспечивает наличие диагностического инструмента и механизма отслеживания эффективности транспортных коридоров; д) типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам⁷, в котором представлены механизмы согласования положений уже существующих двусторонних соглашений; государства – члены ЭСКАТО могут использовать эти механизмы в будущем при заключении новых двусторонних соглашений или внесении изменений в уже существующие соглашения; е) типовое субрегиональное соглашение по упрощению транспортных перевозок⁸, в котором приводятся структура и краткое описание основных элементов и конкретных вопросов существа, которые будут охватываться субрегиональным соглашением; ж) типовое многостороннее разрешение на международные автомобильные перевозки⁹, которое может использоваться в качестве одного из

² Резолюция 68/4 Комиссии, приложение, добавление II.

³ См. www.unescap.org/resources/secure-cross-border-transport-model.

⁴ См. www.unescap.org/resources/efficient-cross-border-transport-models.

⁵ См. www.unescap.org/resources/model-integrated-controls-border-crossings.

⁶ См. www.unescap.org/resources/timecost-distance-methodology.

⁷ См. www.unescap.org/resources/model-bilateral-agreement-international-road-transport.

⁸ См. www.unescap.org/resources/model-subregional-agreement-transport-facilitation.

⁹ См. www.unescap.org/resources/model-multilateral-permit-international-road-transport.

инструментов для осуществления существующих соглашений или быть включено в будущее соглашение по международным автомобильным перевозкам; и h) стандартная модель логистических информационных систем¹⁰, в которой приводится комплексный список соответствующих технических стандартов, предлагаются общие технические стандарты, которые могут быть использованы при создании логистических информационных систем в целях повышения степени оперативной связуемости в рамках региона ЭСКАТО, и содержится краткое практическое руководство по общей архитектуре логистических информационных систем.

14. По просьбе членов и ассоциированных членов ЭСКАТО для оказания им содействия во внедрении этих моделей был организован ряд национальных и межстрановых семинаров. Эти семинары способствовали углублению знаний должностных лиц, участвующих в процессах трансграничных и транзитных перевозок, о имеющихся в наличии механизмах решения проблем в области упрощения процедур перевозок и совершенствованию соответствующих навыков этих должностных лиц.

15. В Южной Азии Бангладеш, Бутан, Индия и Непал в июне 2015 года подписали соглашение об автотранспортных средствах. После того как это соглашение вступит в силу, оно позволит открыть для международных автомобильных перевозок ряд маршрутов в Южной Азии.

16. В январе 2017 года вступило в силу соглашение между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Это соглашение способствует укреплению региональной и субрегиональной связуемости и интеграции между государствами-членами Шанхайской организации сотрудничества. С момента начала переговоров по этому соглашению в 2004 году секретариат поддерживал их посредством оказания технической и финансовой помощи, осуществления необходимой исследовательской работы и подготовки текста соглашения и приложений к нему.

17. Региональная программа действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы), содержащаяся в приложении I к Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которая была принята Конференцией министров по транспорту на ее третьей сессии и одобрена Комиссией в ее резолюции 73/4, включает в себя тематическую область «региональная операционная транспортная связуемость». Одной из ближайших целей в рамках данной области является укрепление мер по упрощению процедур перевозок, включая согласование технических и рабочих стандартов, правил и методов, обеспечение понимания и использования новых технологий и внедрение новых инструментов и концептуальных рамок.

В. Осуществление Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог

18. Государства-члены прилагают усилия для открытия новых международных маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог. В частности, правительства Китая, Монголии и Российской Федерации 8 декабря 2016 года подписали в Москве в рамках третьей сессии Конференции министров по

¹⁰ См. www.unescap.org/resources/standard-model-logistics-information-system.

транспорту Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог.

19. Подписав это Межправительственное соглашение, каждая страна согласилась предоставить двум другим странам права на осуществление международных автомобильных перевозок на тех участках маршрутов АНЗ и АН4 Азиатских автомобильных дорог, которые соединяют их соответствующие территории. В целях демонстрации преимуществ этой инициативы в августе 2016 года министерства транспорта этих трех стран организовали пробный автопробег колонны из девяти грузовых автомобилей, участники которого за семь дней проехали 2 150 км по маршруту китайский порт Тяньцзинь – город Улан-Батор в Монголии – город Улан-Удэ в Российской Федерации.

20. Посредством этого соглашения три его государства-участника открыли маршрут АНЗ Азиатских автомобильных дорог из города Улан-Удэ в Российской Федерации в порт Тяньцзинь в Китае через города Улан-Батор и Пекин и маршрут АН4 Азиатских автомобильных дорог из города Новосибирска в Российской Федерации в город Хонкираф на границе между Китаем и Пакистаном через города Урумчи и Каши в Китае, что стало первым существенным достижением в рамках нового трехстороннего экономического сотрудничества между тремя этими странами.

21. На свое семьдесят третьей сессии, которая прошла в период с 15 по 19 мая 2017 года, Комиссия отметила, что это соглашение является важной инициативой в контексте ввода в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог и приняла резолюцию 73/4, в которой призвала все стороны Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог рассмотреть возможность присоединения к Межправительственному соглашению о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог и обратилась к Исполнительному секретарю с просьбой продолжать поддерживать его осуществление.

22. В соответствии с этой резолюцией секретариат 27 июня 2017 года направил правительствам государств – членов ЭСКАТО, которые являются сторонами Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, письмо с предложением рассмотреть возможность присоединения к Межправительственному соглашению о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог. По состоянию на 27 сентября 2017 года в Российской Федерации необходимые внутренние процедуры были завершены (в январе 2017 года); при этом в Китае и Монголии осуществление соответствующих внутренних процедур еще продолжалось, и, по оценкам, они будут завершены до конца 2017 года. Десятого октября 2017 года правительство Вьетнама выразило свою заинтересованность в присоединении к этому соглашению и готовность осуществить необходимые процедуры.

23. В соответствии со статьей 16 Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог это соглашение вступает в силу с даты направления по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о завершении подписавшими его сторонами необходимых внутренних процедур.

С. **Дорожный сектор и Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года**

24. В рамках осуществления Повестки дня в области устойчивого развития автодорожному сектору во всем мире предстоит преодолеть колоссальные проблемы.

25. **Потребление энергоресурсов и выбросы парниковых газов.** На долю автомобильных перевозок приходится 77 процентов энергоресурсов, потребляемых всем транспортным сектором, и 75 процентов выбросов углекислого газа этого сектора¹¹. Автодорожному сектору необходимо уделять больше внимания достижению целей в области устойчивого развития, так как для него характерна менее высокая эффективность использования топлива и больший объем выбросов на тонно-километр пробега, нежели для других видов транспорта.

26. **Безопасность дорожного движения.** В 2013 году во всем мире в дорожно-транспортных происшествиях погибли 1,25 млн человек¹². Если наблюдаемые в настоящий момент тенденции сохранятся, то по крайней мере 24 государства – участника сети Азиатских автомобильных дорог не смогут достичь к 2020 году глобальной цели, предполагающей двукратное сокращение числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.

27. **Безопасность.** Перевозки способствуют экономической деятельности, однако они также используются для совершения большинства транснациональных преступлений, что порождает проблемы в области безопасности, которые вызывают беспокойство у стран. К числу таких сохраняющихся проблем относятся кражи и хищения товаров, торговля людьми, незаконный оборот наркотиков и контрабанда, в том числе оружия и боеприпасов. Кроме того, транспортные средства все чаще применяются международными террористическими группами для убийства невинных людей. Почти все эти угрозы в той или иной форме сопряжены с использованием автомобильного транспорта.

28. **Интеллектуальные дороги и транспортные средства.** Рост числа транспортных средств на дорогах привел к тому, что для более оптимального управления ими стали применяться интеллектуальные транспортные системы. В странах-членах существует большое количество разновидностей этих передовых систем, в частности электронные системы сбора платы за проезд и системы наблюдения за движением в режиме реального времени. Кроме того, на дорогах уже проводятся испытания беспилотных транспортных средств, однако соответствующая инфраструктура и правовые механизмы еще не готовы. Интеллектуальные транспортные системы являются перспективным механизмом решения многих проблем автодорожного сектора.

29. **Интернационализация.** В целях открытия границ и внутренних дорог для международных перевозок страны подписали сотни двусторонних и многосторонних соглашений. Трансграничные автомобильные перевозки перешли с межстранового уровня на межсубрегиональный и межрегиональный (например, евразийское транспортное сообщение). По оценкам Международного транспортного форума, к 2050 году глобальный

¹¹ Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), International Energy Agency World Energy Statistics and Balances database (см. www.oecd-ilibrary.org/energy/data/iea-world-energy-statistics-and-balances/world-energy-balances_data-00512-en; accessed 18 March 2016); International Energy Agency, *CO₂ Emissions from Fuel Combustion: Highlights – 2015 Edition* (Paris, 2015), p. 11.

¹² World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2015* (Geneva, 2015). См. www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/.

пассажиропоток вырастет на 120-230 процентов, а объем грузовых перевозок – на 230-420 процентов¹³.

30. Интернационализация автомобильного транспорта привела к возникновению множества проблем, решение которых становится непростой задачей как для контролирующих органов, так и для автоперевозчиков. К числу этих проблем относятся: недостаток общепризнанных международных стандартов, определяющих компетенции международных автоперевозчиков; тот факт, что несмотря на то, что международные автомобильные перевозки разрешены, они в основном ограничиваются приграничными районами и небольшим числом дорог и осуществляются на основе разрешений, позволяющих конкретному транспортному средству следовать по заданному маршруту; и наличие различий между применяемыми странами сводами правил и положений, касающихся автомобильного транспорта. В области развития интеллектуальных транспортных систем отмечается недостаток соответствующего лидерства на межправительственном уровне, что затрудняет внедрение эффективных норм и стратегий по обеспечению совместимости и согласование аспектов, связанных с технической сферой и сферой услуг. Развитие этих систем также порождает и нетехнические проблемы, в том числе связанные с обеспечением личной безопасности и определением правовой ответственности в случае дорожно-транспортных происшествий или операционных сбоев.

31. Для решения многочисленных проблем, с которыми в настоящее время сталкивается автодорожный сектор, необходимо серьезная межправительственная поддержка на международном уровне, которая позволила бы поощрять скоординированные стратегии, рекомендовать согласованные правила, определять общие стандарты, рекомендовать передовые методы работы, предлагать оптимальные процедуры, предоставлять техническую помощь и наращивать потенциал членов. Эти проблемы взаимосвязаны, потому они должны решаться в рамках единой комплексной платформы.

32. У автодорожного сектора есть ряд неправительственных организаций, включая Всемирную дорожную ассоциацию, Международный союз автомобильного транспорта и Международную дорожную федерацию. Эти организации представляют интересы отрасли автомобильного транспорта и предоставляют своим членам технические консультации в различных областях, включая инфраструктуру, безопасность, окружающую среду и устранение последствий бедствий, и услуги по обучению и профессиональной подготовке. Международный союз автомобильного транспорта руководит деятельностью по решению находящихся в компетенции частного сектора вопросов, связанных с функционированием Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП.

33. В автодорожном секторе отмечается наличие серьезного институционального пробела, порождающего значительное число тех проблем и трудностей, с которыми сталкивается этот сектор. Применяемый в настоящее время в автодорожном секторе фрагментарный подход приводит к тому, что на глобальном, региональном, субрегиональном, двустороннем и национальном уровнях существует большое число межправительственных и неправительственных организаций, которые занимаются дорожными вопросами лишь частично. Результатом этого подхода является тот факт, что в рамках существующей институциональной структуры некоторым связанным с автомобильным транспортом стратегическим вопросам, правовым механизмам и

¹³ OECD/International Transport Forum, ITF Transport Outlook 2015 (Paris, OECD, 2015). См. www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2015_9789282107782-en.

процессам не уделяется должного внимания. Многие развивающиеся страны не вовлекаются – или считают себя не вовлеченными – в глобальные процессы, направленные на решение проблем, возникающих в автомобильном секторе.

34. Другие виды транспорта поддерживаются их соответствующими межправительственными органами. Такая межправительственная поддержка автомобильного сектора носит крайне ограниченный характер. Необходимо в кратчайшие сроки обеспечить эту поддержку, с тем чтобы автомобильный сектор мог внести свой вклад в экономическое и социальное развитие и найти такие решения существующих проблем, которые соответствовали бы целям в области устойчивого развития. У секторов морского, воздушного и железнодорожного транспорта есть свои собственные организации, а именно: Международная морская организация (ММО), Международная организация гражданской авиации (ИКАО) и ряд железнодорожных организаций, включая Организацию сотрудничества железных дорог и Межправительственную организацию по международным железнодорожным перевозкам, а также Международный союз железных дорог (неправительственная организация, имеющая специальный консультативный статус при Экономическом и Социальном Совете).

35. Существует необходимость создания международной автомобильной организации, которая бы предоставляла комплексную и всеобъемлющую поддержку по взаимосвязанным вопросам, касающимся выбросов парниковых газов, безопасности дорожного движения, интернационализации, интеллектуальных транспортных систем, опасных грузов и безопасности. Целью создания такой международной автомобильной организации должно стать заполнение пробелов в деятельности уже существующих учреждений и дополнение их работы, с тем чтобы избежать дублирования или частичного совпадения функций; одним из предварительных условий создания такой организации было бы обязательное осуществление ей взаимодействия с другими организациями. По примеру ММО и ИКАО, деятельность которых связана соответственно с морскими и воздушными перевозками, международная автомобильная организация могла бы выполнять роль глобальной межправительственной платформы для обсуждения странами вопросов, касающихся дорог и дорожного движения; ее основными задачами могли бы стать принятие скоординированных стратегий, закрепление общих стандартов и определений, подготовка рекомендаций по передовым методам работы и наиболее оптимальным процедурам, предоставление соответствующей технической помощи и наращивание потенциала ее членов в целях безопасного, эффективного и экологически рационального развития автомобильного транспорта.

IV. Вопросы для рассмотрения

36. Рабочая группа, возможно, пожелает предоставить секретариату дальнейшие указания в отношении стратегий и подходов, связанных с: а) вводом в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог в контексте существующих региональных рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок; б) усилиями, направленными на то, чтобы побудить все стороны Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог рассмотреть возможность присоединения к Межправительственному соглашению о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог; и с) рассмотрением возможности создания международной автомобильной организации в целях превращения автомобильного сектора в один из ключевых механизмов устойчивого развития. Государствам-членам предлагается представить секретариату свои комментарии относительно перспектив ввода в эксплуатацию сети Азиатских автомобильных дорог и связанных с этим проблем.

Приложение

Выдержки из докладов совещаний директивных органов, касающихся сети Азиатских автомобильных дорог

<i>Совещание директивного органа</i>	<i>Решения и рекомендации</i>
Комиссия, семьдесят вторая сессия, Бангкок, 15–19 мая 2016 года	<p>Комиссия признала, что для региональной интеграции и экономического развития необходимы эффективные транспортные сети и что эффективная транспортная связуемость важна для будущего экономического развития Азиатско-Тихоокеанского региона^a.</p> <p>Комиссия подчеркнула важное значение интегрированных интермодальных/мультимодальных транспортных систем, в полной мере использующих сравнительные преимущества различных видов транспорта для обеспечения безопасных, эффективных, экономичных, конкурентоспособных, социально инклюзивных и экологических транспортных инфраструктуры и услуг в целях достижения устойчивого развития^b.</p>
Конференция министров по транспорту, третья сессия, Москва, 5–9 декабря 2016 года	<p>Конференция рекомендовала в осуществлении региональной программы действий уделять приоритетное внимание а) всестороннему планированию коридоров и обеспечению увязки между национальными планами развития транспортной инфраструктуры; б) согласованию строительных норм, технических норм для транспортных средств, транспортных стратегий и положений на основе Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственного соглашения о «сухих портах»; и с) разработке подходящих для региона многосторонних соглашений по упрощению транспортных перевозок и обеспечению увязки между двусторонними и субрегиональными соглашениями по упрощению транспортных перевозок^c.</p> <p>Конференция с удовлетворением отметила, что многие страны-члены уделяли приоритетное внимание развитию сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» в целях укрепления национальной и региональной связуемости. Она признала непрерывную работу секретариата в области установления стандартов и поощрения инновационных новых технологий в интересах дальнейшего развития сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» международного значения^d.</p>
Комиссия, семьдесят третья сессия, Бангкок, 15–19 мая 2017 года	<p>Комиссия приветствовала подписание Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог правительствами Китая, Монголии и Российской Федерации в декабре 2016 года и признала, что это соглашение является важной инициативой, направленной на введение в действие сети Азиатских автомобильных дорог. Комиссия отметила, что всем сторонам Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог предлагается рассмотреть вопрос о присоединении к этому новому соглашению^e.</p>

^a E/ESCAP/72/34, пункт 65.

^b Там же, пункт 67.

^c E/ESCAP/MCT(3)/12, пункт 7.

^d Там же, пункт 8.

^e E/ESCAP/73/41, пункт 63.