

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

Шестое совещание

Сеул, 3-4 ноября 2015 года

Пункт 6 предварительной повести дня*

Политика и вопросы, касающиеся развития

Азиатских автомобильных дорог

Политика и вопросы, касающиеся развития Азиатских автомобильных дорог

Записка секретариата

Резюме

В настоящем документе в общих чертах излагаются политика и вопросы, касающиеся развития Азиатских автомобильных дорог. Рабочая группа по Азиатским автомобильным дорогам может пожелать представить секретариату дальнейшие указания в отношении политики и подходов, касающихся: а) развития и модернизации Азиатских автомобильных дорог; б) обновления Базы данных по Азиатским автомобильным дорогам; в) повышения безопасности дорожного движения; г) развития «сухих портов» в целях развития интегрированной интермодальной транспортной системы; д) использования Азиатских автомобильных дорог в целях устойчивого развития; и е) обеспечения межсекторальной взаимодополняемости инфраструктуры. Рабочая группа может также пожелать представить обновленную информацию об инициативах по развитию и модернизации Азиатских автомобильных дорог.

I. Введение

1. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог¹ вступило в силу 4 июля 2005 года, ознаменовав начало новой эры в развитии международных автомобильных дорог в регионе ЭСКАТО. Сеть Азиатских автомобильных дорог вместе с сетью Трансазиатских железных дорог (другое межправительственное соглашение, касающееся этой сети, вступило в силу 11 июня 2009 года²) стала важным составным элементом реализации идеи международной интегрированной интермодальной транспортной системы в Азии, заняв приоритетное место в национальных программах стран-членов в области развития инфраструктуры.

* E/ESCAP/AHWG(6)/L.1.

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

² United Nations, Treaty Series, vol. 2596, No. 46171.

2. В настоящем документе приводится обзор деятельности секретариата, связанной с Азиатскими автомобильными дорогами и автомобильным транспортом, после пятого совещания Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, состоявшегося 7 и 8 октября 2013 года в Бангкоке. В документе представлено также резюме дискуссий и рекомендаций недавних заседаний директивных органов.

II. Заседания директивных органов

3. Политика и вопросы, касающиеся развития Азиатских автомобильных дорог и автомобильного транспорта, по-прежнему являются предметом заинтересованного обсуждения на различных заседаниях директивных органов и на совещаниях и практикумов групп экспертов, организуемых секретариатом.

4. В числе заседаний директивных органов, проведенных в 2014 и 2015 годах, можно отметить следующие: а) семидесятую сессию Комиссии (Бангкок, 23 мая 2014 года и 4-8 августа 2014 года); б) четвертую сессию Комитета по транспорту (Бангкок, 15-17 октября 2014 года); и с) семьдесят первую сессию Комиссии (Бангкок, 25-29 мая 2015 года). Участники этих совещаний подчеркнули важную роль Азиатских автомобильных дорог в деле содействия развитию регионального сотрудничества и признали прогресс, которого добились государства-члены в развитии этой сети. В приложении к настоящему документу приводится несколько выдержек из докладов этих совещаний директивных органов.

III. Деятельность секретариата

A. Развитие и модернизация Азиатских автомобильных дорог

5. В соответствии с мандатами Комиссии и рекомендациями, вынесенными на сессиях Комитета по транспорту, секретариат и государства-члены сотрудничали в осуществлении мероприятий по содействию дальнейшему развитию Азиатских автомобильных дорог.

6. Этап II (2012-2016 годы) Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, утвержденный Конференцией министров по транспорту, состоявшейся в Бангкоке в марте 2012 года, уполномочил секретариат способствовать развитию региональных и межрегиональных соединяемости и сотрудничества путем дальнейшего развития сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, а также «сухих портов».³ Деятельность в рамках Региональной программы действий имеет целью обеспечить создание международной интегрированной интермодальной транспортной и логистической системы в регионе.

7. В рамках указанной деятельности секретариат при финансовой и технической поддержке Корейской корпорации автомагистралей Республики Корея ведет осуществление трехлетнего проекта «Разработка технических стандартов для средств обеспечения безопасности дорожной инфраструктуры и модели развертывания ИТС для сети Азиатских автомобильных дорог». Этот проект, являющийся частью инициативы по обеспечению инклюзивного и

³ Комиссия в своей резолюции 68/4 одобрила осуществление Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), и Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок.

устойчивого развития на основе регионального сотрудничества и интеграции в области транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, ставит перед собой следующие цели:

а) **внедрение стандартов инфраструктуры обеспечения безопасности дорожного движения.** Согласование стандартов дорожного строительства является важной задачей, однако необходимо также уделять внимание «наземным» постройкам, прежде всего тем, которые связаны с обеспечением безопасности дорожного движения, включая скоростные полосы и полосы замедленного движения, предупредительные знаки, знаки регулирования движения, средства принудительного снижения скорости и обеспечения безопасности придорожных полос. Для облегчения водителям задачи управления автомобилями и повышения безопасности необходимо обеспечить «предсказуемость событий» во время передвижения по дорогам. С учетом того, что повышение соединяемости будет способствовать постепенному увеличению масштабов трансграничного дорожного движения, весьма желательно обеспечить единообразие этой «предсказуемости событий» в рамках всей дорожной инфраструктуры региона и ввести соответствующие стандарты;

б) **разработка модели развертывания интеллектуальных транспортных систем.** Все большая информатизация общества оказывает преобразующее воздействие на поездки и транспорт. Данный проект предоставляет возможность изучить опыт избранных стран-членов в области внедрения интеллектуальных транспортных систем в целях повышения эффективности управления дорожной инфраструктурой и ее функционирования, прежде всего в отношении дорог сети Азиатских автомобильных дорог, а также способствовать распространению и использованию соответствующих технологий путем разработки модели развертывания интеллектуальных транспортных систем для региона;

в) **разработка стратегий.** Этот проект направлен на поощрение и облегчение внедрения стандартов проектирования, установленных в приложении II к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог;

г) **обмен знаниями и «ноу-хау».** Развитие современной и эффективной дорожной инфраструктуры тесно связано со способностью понимать, разрабатывать и поддерживать новые системы, использующие новейшие технологии, и эффективно применять эти системы для достижения экономических, социальных и экологических целей. Этот проект предоставляет государствам-членам, операторам автомобильных дорог и международным организациям платформу для обмена знаниями и опытом. ЭСКАТО в сотрудничестве с Корейской корпорацией автомагистралей предоставит возможности для установления сетевых связей, организовав два соответствующих региональных семинара.

8. С момента вступления в силу Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог деятельность ЭСКАТО, связанная с сетью Азиатских автомобильных дорог, помогала странам-членам включать укрепление трансграничных связей в свои национальные планы развития дорожной инфраструктуры. Правительство Бангладеш рассматривает сеть Азиатских автомобильных дорог как многостороннюю инициативу в области автомобильного транспорта, наилучшим образом способную содействовать торговле в регионе.³ В соответствии с Региональной программой действий,

³ E/ESCAP/FAMT(2)/7.

этап II (2012-2026 годы), которая была разработана под эгидой ЭСКАТО⁴, Таиланд уделяет значительное внимание развитию транспорта, выделив 2 трлн. тайских батов (111,5 млрд. долл. США) для программы предоставления ссуд на проекты в области транспортной инфраструктуры, призванной стимулировать социально-экономический рост в Таиланде.

В. База данных по Азиатским автомобильным дорогам

9. База данных по Азиатским автомобильным дорогам содержит подробную страновую информацию по сети Азиатских автомобильных дорог. Она обновляется каждые два года на основе информации, полученной от государств-членов, для отслеживания улучшений в состоянии сети в соответствии со стандартами проектирования, изложенными в приложении II к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог. База данных по Азиатским автомобильным дорогам доступна для государств-членов и партнеров по развитию на сайте ЭСКАТО: <http://www.unescap.org/resources/asian-highway-database>.

10. В 2015 году проводится обновление этой базы данных. Секретариат уже получил информацию от 16 государств-членов. В этом отношении к государствам-членам, которые еще этого не сделали, обращается призыв представить секретариату требуемую информацию.

С. Повышение безопасности дорожного движения на Азиатских автомобильных дорогах

11. Серьезные последствия дорожно-транспортных происшествий для населения и экономики, прежде всего в странах с низким уровнем доходов и с уровнем доходов ниже среднего, подвигли Генеральную Ассамблею обратиться к международному сообществу с призывом уделить приоритетное внимание этому вопросу, приняв в 2010 году резолюцию 64/255, в которой период 2011-2020 годов был провозглашен Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения.

12. Особенно важное значение этот вопрос имеет в регионе ЭСКАТО. Согласно последнему *Докладу о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2013 год*⁵, опубликованному Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), в 2010 году более половины из 1,24 млн. дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, произошедших в мире, пришлось на долю Азиатско-Тихоокеанского региона. В этом докладе также указывается, что в период 2007-2010 годов, не смотря на то, что на глобальном уровне количество дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом оставалось стабильным, в этом регионе их число увеличилось более чем на 10 процентов. Статистика ВОЗ также свидетельствует о том, что успехи, достигнутые в обеспечении безопасности дорожного движения в регионе, не равномерны. В период 2011-2013 годов некоторые страны, такие как Сингапур, Таиланд и Япония, смогли сократить количество дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними смертельных случаев; в других же странах, таких как Бангладеш, Мьянма и Непал, тенденции были противоположны.

13. Исследования свидетельствуют о том, что существует сильная взаимосвязь между тем, как спроектирована инфраструктура и безопасностью

⁴ Там же.

⁵ World Health Organization, *The Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action*. (Geneva, WHP, 2013). Доступен по ссылке: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/en.

дорожного движения. Инженерно-технические характеристики и конструкция дорог могут также влиять на серьезность дорожно-транспортных происшествий. Необходимо обеспечить, чтобы стандарты проектирования, выбираемые для строительства новых дорог, соответствовали высочайшим существующим стандартам безопасности, доступным в этой области. Кроме того, необходимо регулярно проводить проверки безопасности существующей дорожной инфраструктуры, уделяя основное внимание дорогам с наиболее высоким риском дорожно-транспортных происшествий.

14. Во многих странах примерами инфраструктурных мер, которые способствуют сокращению численности дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними смертельных исходов в случае их применения, являются установка барьеров, разделяющих идущие в противоположном направлении транспортные потоки и различные типы транспортных средств, применение принципов контролируемого доступа, улучшение геометрической конструкции дорог в целях повышения расстояния видимости на поворотах и повышение качества дорожных обочин. Международный опыт свидетельствует о том, что меры в области дорожной инфраструктуры, направленные на улучшение условий вождения, могут окупиться, и соответствующие финансовые инвестиции могут быть возмещены в течение разумного времени.⁶

15. В этом отношении информация Базы данных по Азиатских автомобильных дорог свидетельствует о том, что наилучшим образом зарекомендовали себя Азиатские автомобильные дороги класса автомагистрали, а наихудшим образом – дороги ниже класса III. Средний показатель смертельных случаев для дорог класса автомагистрали составляет 3,57 случая на миллиард автомобилей/км, что является самым низким показателем среди всех типов дорог, а в отношении дорог ниже класса III этот показатель составил 168,48 смертельных случаев на миллиард автомобилей/км, что является самым высоким показателем среди всех типов дорог; средний показатель смертельных случаев для Азиатских автомобильных дорог других классов составил 28,28 случаев на миллиард автомобилей/км (класс I), 88,88 смертельных случаев на миллиард автомобилей/км (класс II) и 62,96 случаев на миллиард автомобилей/км (класс III).⁷ Модернизация дорог до дорог класса автомагистрали с контролируемым доступом и других более высоких классов приводит к существенному сокращению числа смертельных случаев. Значительного улучшения с точки зрения безопасности можно добиться путем модернизации дорог ниже класса III до минимальных требуемых стандартов.

16. Наблюдения показывают, что существенного прогресса в области сокращения дорожно-транспортных происшествий добиваются в странах, где применяется многовекторный подход в отношении того, что, согласно определению ВОЗ, является пятью основополагающими элементами безопасности дорожного движения, а именно: а) управление безопасностью дорожного движения; б) более безопасные дороги; в) более безопасные транспортные средства; г) более безопасное поведение пользователей дорог; и е) ответные меры после аварии.⁶ Однако лишь ограниченное количество стран ввело в действие координированные многосекторальные ответные меры, охватывающие одновременно все пять факторов риска.

⁶ Ishtiaque Ahmed, "Road Infrastructure and Road Safety", *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific: Designing Safer Roads*, No.83 (2013). Доступен по ссылке: http://www.unescap.org/sites/default/files/bulletin83_Fulltext.pdf.

⁷ Дальнейшая информация по этому вопросу доступна в документе E/ESCAP/AHWG(6)/1.

17. Можно ожидать, что по мере повышения региональной транспортной соединяемости будут расти объемы автомобильного транспорта через национальные границы стран с различиями в знаках дорожного движения, сигнализации и дорожной разметке. Эта ситуация создает повышенный риск дорожно-транспортных происшествий для международных водителей автотранспортных средств. В этом отношении недавнее решение Департамента туризма и Министерства транспорта Таиланда установить в 2016 году дорожные указатели на китайском языке в попытке снизить количество дорожно-транспортных происшествий, создаваемых туристами, направляющимися из Китая в Таиланд,⁸ может рассматриваться лишь как краткосрочная мера реагирования на насущную проблему. В долгосрочной перспективе необходимо: а) согласовать дорожные знаки и сигнализацию, а также правила дорожного движения в странах Азиатско-Тихоокеанского региона; и б) далее развивать минимальные стандарты наземной дорожной инфраструктуры с точки зрения обеспечения безопасности.

18. Учитывая все выше сказанное, секретариат оказывает странам-членам техническую помощь в деле содействия согласованию правил дорожного движения, дорожных знаков и сигнализации, а также в осуществлении Конвенции о дорожном движении 1968 года и Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Было организовано три соответствующих страновых практикума – на Шри-Ланке (октябрь 2014 года) и во Вьетнаме (март 2015 года и июль 2015 года). Кроме того, в координации с Азиатским технологическим институтом в Бангкоке была организована четырехнедельная учебная программа по вопросам безопасности дорожного движения и управления транспортом для группы дорожных инженеров из Корейской Народно-Демократической Республики (январь и февраль 2014 года).

19. Участники четвертой сессии Комитета по транспорту, которая была проведена в Бангкоке 15-17 октября 2014 года, признали работу ЭСКАТО по содействию повышению безопасности дорожного движения в регионе в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы. Комитет отметил, что программа работы ЭСКАТО направлена на повышение безопасности дорожного движения на основе широкого круга вопросов, включая: а) совершенствование законов и положений и обеспечение их выполнения; б) введение мер безопасности для уязвимых участников дорожного движения; в) расширение инфраструктуры обеспечения безопасности; и д) внедрение интеллектуальных транспортных систем в целях повышения безопасности посредством улучшенного управления дорожным движением. Он далее отметил, что государства-члены установили национальные цели и задачи в области безопасности дорожного движения для сокращения числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и повышения безопасности дорожного движения.

20. В декабре 2013 года секретариат в сотрудничестве с Европейской экономической комиссией (ЕЭК), Министерством автомобильного транспорта и дорог Индии и Институтом просвещения по вопросам дорожного движения организовал первый Евро-азиатский форум по безопасности дорожного движения в Индии. Этот Форум позволил обменяться знаниями и опытом специалистам в области обеспечения безопасности дорожного движения из 35 стран Азии и Европы.

21. В сотрудничестве с Корейским управлением по транспортной безопасности секретариат опубликовал в 2014 году исследование, посвященное

⁸ Chadamas Chinmaneevong, "Lost in Thailand: New Chinese road signs", *Bangkok Post*, 30 June 2015.

передовым методам обеспечения безопасности дорожного движения в Шри-Ланке. Секретариат продолжает сотрудничество с Корейским управлением по транспортной безопасности в 2015 году, осуществляя совместный проект по улучшению участков дорог повышенной опасности и вынесению соответствующих рекомендаций.

22. Государства-члены уже разработали свои национальные стратегические документы и периодические планы действий в отношении обеспечения безопасности дорожного движения, или находятся в процессе их разработки. Кроме того, они могут пожелать рассмотреть возможность укрепления своих национальных инициатив путем выделения специальных средств на осуществления своих всесторонних планов обеспечения безопасности дорожного движения для достижения глобальных и региональных целей и задач в отношении безопасности дорожного движения.

D. Финансирование развития дорожной инфраструктуры

23. Внутрорегиональная торговля в Азиатско-Тихоокеанском регионе растет не только с точки зрения абсолютного объема, но и с точки зрения диверсификации продуктов, этапов обработки и географического охвата. Для поддержки этого роста правительствам необходимо инвестировать в транспортную инфраструктуру и создавать благоприятные условия для увеличения объемов транспортных услуг. В 2009 году в совместном исследовании Азиатского банка развития и Института Азиатского банка развития было установлено, что потребности Азиатско-Тихоокеанского региона в области инвестиций в транспортную инфраструктуру составят в период 2010-2020 годов порядка 2,9 млн. долл. США.⁹ В Джакартской декларации, принятой на Азиатско-тихоокеанской конференции министров по партнерствам государственного и частного секторов в целях развития инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе, состоявшейся в Джакарте, 14-17 апреля 2010 года¹⁰, подчеркивается необходимость использовать новаторские возможности финансирования для развития и поддержания региональной инфраструктуры.

24. ЭСКАТО было организовано несколько совещаний, направленных на содействие обмену опытом и информацией о государственно-частных партнерствах на региональном уровне и для оказания помощи членам и ассоциированным членам в преодолении проблем, связанных с развитием инфраструктуры. В их число входили: а) Азиатско-тихоокеанское расширенное совещание по финансированию устойчивого развития (Джакарта, 10-11 июня 2014 года) и б) Азиатско-тихоокеанский форум по государственно-частным партнерствам для развития транспортной инфраструктуры (Бангкок, 21-22 января 2015 года). Эти совещания и мероприятия успешно способствовали повышению осведомленности старших государственных должностных лиц, позволили обеспечить обмен идеями относительно преодоления проблем в установлении государственно-частных партнерств и предоставили ценную платформу для содействия сотрудничеству между странами на региональном уровне. За прошедшие годы было организовано несколько мероприятий по укреплению потенциала. В 2014 году в Бутане, Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике и Мьянме были организованы учебные курсы по государственно-частным партнерствам. Секретариат оказал помощь

⁹ Asian Development Bank and Asian Development Bank Institute, *Infrastructure for a Seamless Asia* (Tokyo, 2009).

¹⁰ Документ доступен по ссылке: <http://www.unescap.org/resources/jakarta-declaration-public-private-partnerships-infrastructure-development-asia-and>.

правительствам Бутана и Лаосской Народно-Демократической Республики в проведении в 2014 году практикума по оценке готовности к государственно-частным партнерствам. Техническая помощь была также предоставлена в разработке правил в отношении закупок в рамках государственно-частных партнерств в Камбодже (2014 год) и в работе над политическим документом о государственно-частных партнерствах в Бутане и Мьянме (2014 год). Секретариат занимается осуществлением проекта по Счету развития Организации Объединенных Наций, направленного преимущественно на укрепление потенциала четырех наименее развитых стран (Бутана, Камбоджи, Лаосской Народно-Демократической Республики и Мьянмы). Этот проект направлен на оказание соответствующим странам поддержки в разработке государственно-частных партнерств в целях развития инфраструктуры и в управлении этими партнерствами. В каждой из этих стран были организованы национальные форумы в целях создания эффективной стратегической основы для государственно-частных партнерств (Тхимпху, август 2014 года; Вьентьян, сентябрь 2014 года; Нийпидо, ноябрь 2014 года и Пномпень, декабрь 2014 года).

25. В ходе процесса разработки и модернизации Азиатских автомобильных дорог, национальных автомобильных шоссе других дорог также может оказаться необходимым рассмотреть в приоритетном порядке вопрос поступления инвестиций в сеть Азиатских автомобильных дорог; изучить различные источники и виды финансирования, такие как государственно-частные партнерства и другие инновационные механизмы финансирования; обеспечить эффективное поддержание Азиатских автомобильных дорог и других автомобильных дорог при помощи планирования регулярного и периодического технического обслуживания; и учредить дорожные фонды/советы.

26. Государства-члены могут пожелать обменяться своим опытом в деле финансирования развития Азиатских автомобильных дорог и сведениями о встреченных проблемах.

Е. Развитие «сухих портов»

27. Используя сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог в качестве двух основных структурных элементов, секретариат работал над созданием международной интегрированной интермодальной транспортной и логистической системы в регионе. Еще одним дополнительным и важным элементом такой системы являются создание и эксплуатация сети «сухих портов», которые будут служить в качестве пунктов взаимодействия различных видов транспорта и позволят эффективно осуществлять перевалку грузов с одного вида транспорта на другой, а также обеспечивать эффективную эксплуатацию как Азиатских автомобильных дорог, так и Трансазиатских железных дорог.

28. Одной из целей, установленных в итоговом документе второй Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, озаглавленном Венская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов, было существенно улучшить состыкованность смешанных перевозок для обеспечения эффективной перевалки грузов между разными видами транспорта.¹¹

29. Обеспечение стыковки различных видов транспорта с помощью «сухих портов» и перевалочных пунктов может повысить в интермодальных перевозках долю более ресурсоэффективных видов транспорта, таких как железные дороги и внутренние водные пути. Этот сдвиг может способствовать сокращению

¹¹ Резолюция 69/137 Генеральной Ассамблеи, приложение II.

спроса на автомобильный транспорт и, тем самым, сократить потребность в повышении пропускной способности существующих автомобильных дорог и уменьшить потребность в строительстве новых дорог. Это позволило бы выделять больше ресурсов на поддержание и развитие интеллектуальных транспортных систем.

30. В своей резолюции 69/7 Комиссия приняла Межправительственное соглашение о «сухих портах». По этому случаю Комиссия также приветствовала предложение о том, чтобы секретариат организовал церемонию подписания Соглашения в ходе второй сессии Форума министров транспорта стран Азии (Бангкок, 4-8 ноября 2013 года). Эта церемония состоялась 7 ноября 2013 года, когда 14 государств-членов¹² подписали Соглашение, а одно из них сдало на хранение документ о его ратификации. Впоследствии Республика Корея стала Стороной Соглашения посредством его ратификации (апрель 2014 года), а Вьетнам – посредством его утверждения (октябрь 2014 года).

31. Государства-члены, возможно, сочтут необходимым инициировать и осуществить программные меры, признав важную роль перевалочных пунктов, включая «сухие порты», в интегрировании сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог в комплексную транспортную систему, которая позволила бы повысить эффективность всего процесса транспортных перевозок и в то же время уменьшить негативное воздействие стремительно развивающегося транспортного сектора.

Ф. Роль Азиатских автомобильных дорог в устойчивом развитии

32. В 2012 году Конференция Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию завершилась выражением обновленной приверженности устойчивому развитию. В целях учета этой приверженности ведутся разработка и уточнение различных секторальных стратегий и политики, а в глобальных и региональных повестках дня в области развития приоритетное внимание уделяется разработке устойчивых и инклюзивных транспортных систем. Согласно мандату, содержащемуся в итоговом документе Конференции и озаглавленному «Будущее, которого мы хотим», была создана Рабочая группа открытого состава Генеральной Ассамблеи по целям в области устойчивого развития для формулирования 17 соответствующих целей.¹³ Рабочая группа открытого состава препроводила свое предложение по набору целей Генеральной Ассамблее.¹⁴ В число предложенных целей входят: а) развивать качественную, надежную, устойчивую и прочную инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благосостояния людей, с особым упором на реальный и равноправный доступ для всех (цель 9.1) и б) предоставить всем к 2030 году доступ к безопасным, приемлемым по цене, доступным и устойчивым транспортным системам, повысив безопасности дорожного движения, в частности путем расширения сети общественного транспорта, уделяя при этом особое внимание нуждам людей, находящихся в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых людей (цель 11.2).

¹² Армения, Вьетнам, Индонезия, Исламская Республика Иран, Камбоджа, Китай, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Мьянма, Непал, Республика Корея, Российская Федерация, Таджикистан и Таиланд (также стал Стороной).

¹³ Доклад Рабочей группы открытого состава Генеральной Ассамблеи по целям в области устойчивого развития доступен по ссылке: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/1579SDGs%20Proposal.pdf>.

¹⁴ Rio+20 United Nations Conference on Sustainable Development: Press Release, доступен по ссылке: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/4538pressowg13.pdf>.

33. Важнейшими характеристиками устойчивой и инклюзивной транспортной системы являются: оптимальное сочетание экономических, социальных и экологических факторов, а также удобство эксплуатации, безопасность, надежность, доступность по цене и равный доступ. В контексте инклюзивности большее значение приобретает вопрос доступности, поскольку большинство людей, находящихся ниже черты бедности, проживает в сельских районах и неофициальных городских поселениях. Транспортные системы могут оказаться для них недоступными как физически, так и с финансовой точки зрения.

34. Сектор транспорта является одним из крупных потребителей ископаемых видов топлива, оставляет значительный «углеродный след» и создает множество негативных социальных и экологических последствий, прежде всего в области автомобильных перевозок.¹⁵ Учитывая, что вопросы устойчивого развития, как ожидается, сохранят свое важное место в повестке дня в области развития на период после 2015 года, лица, принимающие решение, касающиеся транспорта, должны задаться вопросом о том, каким образом будущее развитие сектора автомобильных дорог может способствовать более устойчивому и инклюзивному развитию в регионе.

35. Секретариат продолжает оказывать странам-членам помощь в создании устойчивых транспортных систем. В связи с этим в ноябре 2013 года в Инчхоне, Республика Корея, было организовано региональное совещание группы экспертов по направлениям политики устойчивого развития транспорта в целях обмена опытом относительно устойчивого развития транспорта.

36. В настоящее время секретариат продолжает содействовать использованию модели оценки выбросов, известной как ForFITS (проект «Для будущих систем внутреннего транспорта») в целях анализа направлений политики по уменьшению объема выбросов, которая была разработана по линии проекта Счета развития Организации Объединенных Наций. В связи с этим в ходе второго Практикума по «углеродному следу», который проводился в Куньмине, Китай, 20 мая 2014 года, членов Организации Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества ознакомили с этой моделью.

37. Интеллектуальные транспортные системы представляют собой комбинацию технических решений, основанных на новых возможностях современных информационно-коммуникационных технологий. Внедрение интеллектуальных транспортных систем позволяет улучшить организацию дорожного движения, добиться более беспрепятственного движения потока автотранспорта и повысить уровень надежности и безопасности. Они охватывают интегрированные средства обработки и передачи информации и все виды коммуникаций в транспортных средствах, между транспортными средствами и между транспортными средствами и инфраструктурой. Как правило, интеллектуальные транспортные системы могут помочь в решении вопросов, связанных с заторами движения, способствовать сокращению количества дорожно-транспортных происшествий и смягчить экзогенные

¹⁵ Так, на протяжении последнего десятилетия энергопотребление транспортного сектора в Азиатско-Тихоокеанском регионе, измеряемое в млн. тонн топлива в нефтяном эквиваленте, стабильно растет и составило в 2012 году 748,5 млн. тонн топлива в нефтяном эквиваленте. Соответственно, растут и выбросы углекислого газа от транспортных средств, объемы которых, согласно последним данным, увеличились в период с 2011 по 2012 год на 3,3 процента. Основная ответственность за эти высокие показатели ложится на автомобильный транспорт; этот подсектор является источником 84 процентов от общего количества выбросов углекислого газа в транспортном секторе (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2014* (Бангкок, 2014 год), стр. 31). Документ доступен по ссылке: <http://www.uis.unesco.org/Library/Documents/statistical-yearbook-asia-pacific-country-profiles-education-2014-en.pdf>.

факторы, создаваемые дорожным транспортом.¹⁶ Как упоминается в разделе III.A данного документа, в настоящее время секретариат разрабатывает модель интеллектуальных транспортных систем для сети Азиатских автомобильных дорог и поощряет использование передовых методов их развертывания среди государств-членов.

38. Государства-члены могут пожелать уделять повышенное внимание обеспечению большей энергоэффективности и экологичности сектора автомобильного транспорта, прежде всего посредством разработки интеллектуальных транспортных систем.

G. Использование Межсекторальной взаимодополняемости инфраструктуры

39. На своей четвертой сессии Комитет по транспорту выразил признательность секретариату в связи с созданием условий для межсекторального сотрудничества путем организации первой совместной сессии с Комитетом по ИКТ.¹⁷

40. Комитет отметил наличие серьезного стимула к использованию взаимодополняемости инфраструктуры различных секторов, в первую очередь транспортной инфраструктуры, при создании наземных оптических сетей с ячеистой топологией. Комитет отметил наличие в регионе ЭСКАТО значительного объема передового опыта, применение которого позволяет достигать выгодных для обеих сторон результатов, в том числе в создании дополнительных источников доходов от использования основной инфраструктуры, а также снижении стоимости и расширении охвата оптоволоконных сетей, что способствует расширению доступа к информационно-коммуникационным технологиям на национальном и региональном уровнях.¹⁸

41. Комитет также отметил необходимость рассмотрения вопроса о создании на национальном уровне соответствующих правовых механизмов, способствующих открытому доступу к пассивной коммуникационной инфраструктуре, включая развернутую вдоль сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог.

42. В целях использования взаимодополняемости между информационно-коммуникационной, энергетической и транспортной инфраструктурой Комитет рекомендовал рассмотреть возможность внесения в Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог поправок, которые бы включали положения о размещении оптоволоконной инфраструктуры вдоль данных сетей автомобильных и железных дорог.¹⁹

43. Комитет далее рекомендовал осуществлять рассмотрение вопросов, связанных с такими поправками, в рамках последующих совещаний рабочих групп по Азиатским автомобильным дорогам и Трансазиатским железным дорогам, которые были учреждены в соответствии с данными соглашениями.²⁰

¹⁶ ITS Asia-Pacific Secretariat, "ITS guideline for sustainable transport in Asia-Pacific", 6 December 2013. Документ доступен по ссылке: www.its-jp.org/english/its_asia/1153.

¹⁷ E/ESCAP/CTR(4)/7, пункт 24.

¹⁸ Там же, пункт 25.

¹⁹ Там же, пункт 27.

²⁰ Там же, пункт 28.

IV. Вопросы для рассмотрения

44. Рабочая группа может пожелать предоставить секретариату дальнейшие указания по стратегиям и подходам, касающимся: а) развития и модернизации Азиатских автомобильных дорог, включая внедрение новых технологий, таких как интеллектуальные транспортные системы; б) обновления Базы данных по Азиатским автомобильным дорогам; в) повышения безопасности дорожного движения в регионе; г) развития «сухих портов»; д) обеспечения лучшей увязки маршрутов Азиатских автомобильных дорог с местными общинами и местной экономикой; и е) согласования будущих мер в секторе автомобильного транспорта с целями в области устойчивого развития. Рабочая группа может также пожелать представить обновленную информацию о ходе осуществления и состоянии приоритетных проектов по развитию и модернизации Азиатских автомобильных дорог.

Приложение I

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

Совещание директивного органа	Решения и рекомендации
Комиссия, семидесятая сессия, Бангкок, 23 мая 2014 года (этап I), 4-8 августа 2014 года (этап II)	<ul style="list-style-type: none"> • Комиссия отметила, что секретариат вносит немаловажный вклад в развитие сообщений в регионе, проводя свою работу в области транспорта, прежде всего в рамках программ, касающихся сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, и постановила и впредь сотрудничать с секретариатом в целях содействия развитию регионального транспорта и инфраструктуры и реализации концепции межрегиональных и транзитных перевозок.^a • Комиссия приветствовала подписание Межправительственного соглашения по «сухим портам», которые станут полезным дополнением к сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, способствовать экономическому процветанию и повышать экологическую устойчивость транспорта в будущем. Она отметила, что межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и о «сухих портах» заложили основы сотрудничества в развитии сообщений в регионе и что в целом смежная с транспортом деятельность стимулировала в нем развитие инфраструктуры.^b
Комитет по транспорту, четвертая сессия, Бангкок, 15-17 октября 2014 года	<ul style="list-style-type: none"> • Комитет с удовлетворением принял к сведению информацию о работе секретариата по осуществлению Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы).^c • Комитет вновь подтвердил свою поддержку развитию сети Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» и признал их роль в содействии развитию интермодальной транспортно-логистической системы. В связи с этим Комитет отметил прогресс, который наблюдается в развитии/модернизации транспортной инфраструктуры в странах-членах, включая сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог.^d
Комиссия, семьдесят первая сессия, Бангкок, 25-29 мая 2015 года	<ul style="list-style-type: none"> • Комиссия также признала растущую потребность в финансировании развития транспортной инфраструктуры и отметила принятие Бангладеш в 2013 году закона о Совете фонда содержания дорожной сети в целях создания специального фонда для устойчивого содержания дорожной сети страны. Комиссия обратила внимание на потенциал государственно-частных партнерств в качестве механизма привлечения дополнительных ресурсов для развития инфраструктуры и отметила, что создание таких новых финансовых инициатив, как Азиатский банк инвестиций в инфраструктуру и Фонд «Великого шелкового пути», также может внести вклад в укрепление региональной соединяемости. Она также отметила сохраняющуюся роль существующих двусторонних и многосторонних финансовых институтов, к которым, в частности, относится Азиатский банк развития.^e • Комиссия также отметила, что соединяемость является вопросом, затрагивающим ряд заинтересованных сторон, и что для ее развития необходимо расширение регионального сотрудничества и развитие синергетических связей с программами помощи, реализуемыми такими субрегиональными объединениями, как Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Форум по региональному сотрудничеству «Бангладеш-Индия-Китай-Мьянма», Инициатива Бенгальского залива по многостороннему техническому и экономическому сотрудничеству, субрегион Большого Меконга, Ассоциация регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК) и программа Субрегионального экономического сотрудничества Южной Азии.^f

^a E/ESCAP/70/35, пункт 255, стр. 40.

^b E/ESCAP/70/35, пункт 256, стр. 40.

^c E/ESCAP/CTR(4)/7, пункт 9, стр. 2.

^d E/ESCAP/CTR(4)/7, пункт 10, стр. 3.

^e E/ESCAP/71/43, пункт 68.

^f E/ESCAP/71/43, пункт 69.