

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

Бангкок, 10-12 октября 2012 года

Пункт 4 предварительной повестки дня\*

**Подготовка ко второй сессии Форума министров транспорта стран Азии, 2013 год****Подготовка ко второй сессии Форума министров транспорта стран Азии, 2013 год\*\*****Записка секретариата***Резюме*

Сознавая, что в регионе наблюдается рост объема производства, торговли и инвестиций, и признавая необходимость быстрого и эффективного реагирования сектором транспорта на предъявляемые к нему новые требования, Комиссия в своей резолюции 64/5 от 30 апреля 2008 года о создании Форума министров транспорта стран Азии просила Исполнительного секретаря созвать первую сессию Форума министров транспорта стран Азии в 2009 году и впоследствии проводить сессии на регулярной основе так часто, как это будет определено на первой сессии. В работе первой сессии Форума, который был созван в Бангкоке в 2009 году, приняли участие более 150 представителей из 27 членов и ассоциированных членов ЭСКАТО и организаций-партнеров. На сессии Форума была принята Бангкокская декларация о развитии транспорта в Азии, которая обеспечила важные направления политики по приоритетным областям реализации международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в регионе, таким, как разработка межправительственного соглашения о «сухих портах».

Вторую сессию Форума планируется провести в ноябре или декабре 2013 года. В настоящем документе описываются предложения секретариата относительно повестки дня Форума. В своей резолюции 64/5 Комиссия просила Исполнительного секретаря подготовить ориентированную на выработку политики повестку дня для Форума, затрагивающую вопросы транспортной инфраструктуры, транзитной политики, упрощения процедур, логистики, межрегиональных и международных транспортных сообщений, финансирования и безопасности, а также их экономической, экологической и социальной устойчивости. Комитету предлагается дать секретариату руководящие указания по предлагаемой повестке дня, принимая во внимание последствия мирового финансово-экономического кризиса, а также итоги Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Конференция Рио+20), которая состоялась в Рио-де-Жанейро, Бразилия, в июне 2012 года.

\* 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 состоялась в июне 2012 года.

## I. Введение

1. В своей резолюции 64/5 от 30 апреля 2008 года о создании Форума министров транспорта стран Азии Комиссия просила Исполнительного секретаря созвать первую сессию Форума министров транспорта стран Азии в 2009 году и подготовить ориентированную на выработку политики повестку дня для Форума, затрагивающую вопросы транспортной инфраструктуры, транзитной политики, упрощения процедур, логистики, межрегиональных и международных транспортных сообщений, финансирования и безопасности, а также их экономической, экологической и социальной устойчивости. Соответственно, первая сессия Форума министров транспорта стран Азии была проведена в Бангкоке с 14 по 18 декабря 2009 года.

2. Форум рассмотрел прогресс в деле осуществления Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2007-2011 годы)<sup>1</sup> и проанализировал широкий круг вопросов в рамках пяти тем: транспортная инфраструктура; транспорт и развитие; транспорт и бедность; транспорт и окружающая среда; и транспорт и общество. Он также принял Бангкокскую декларацию о развитии транспорта в Азии,<sup>2</sup> которая обеспечила политические направления на уровне министров по приоритетным областям реализации международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в регионе, таким, как разработка межправительственного соглашения о «сухих портах». Бангкокская декларация также послужила руководством для подготовки Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы),<sup>3</sup> которая была принята на второй сессии Конференции министров по транспорту в марте 2012 года.

3. Что касается второй сессии Форума, которую планируется провести в ноябре или декабре 2013 года, то министрам и другим представителям высокого уровня предлагается дать секретариату руководящие указания о первоочередных действиях, необходимых для ускорения прогресса в деле создания международной комплексной интермодальной транспортной сети и решения различных задач в области транспорта, стоящих перед регионом. В настоящем документе содержится предлагаемая повестка дня Форума, принимая во внимание последствия глобального экономического и финансового кризиса и итоги Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Конференция Рио+20), которая состоялась в Рио-де-Жанейро, Бразилия, в июне 2012 года.<sup>4</sup>

## II. Предлагаемая повестка дня второй сессии Форума

4. Глобальный экономический климат резко изменился после созыва первой сессии Форума. Глобальный экономический и финансовый кризис имел серьезные последствия в Азиатско-Тихоокеанском регионе, несмотря на различия в тяжести таких последствий между странами. Например,

---

<sup>1</sup> E/ESCAP/63/13, глава V.

<sup>2</sup> Резолюция 66/4 Комиссии от 19 мая 2010 года.

<sup>3</sup> Резолюция 68/4 Комиссии от 23 мая 2012 года, приложение, добавление I.

<sup>4</sup> См. резолюцию 66/288 Генеральной Ассамблеи от 27 июля 2012 года под названием «Будущее, которого мы хотим».

ориентированные на экспорт страны ощутили на себе влияние кризиса более непосредственно, что обуславливалось замедлением темпов роста спроса на импорт в Европе, Японии и Северной Америке.<sup>5</sup> Спад в торговле в сочетании с волатильностью мировых финансовых рынков привел к сокращению как государственных, так и частных ресурсов для инвестиций в инфраструктуру. Кроме того, начиная с 2010 года отмечалась тенденция к снижению объема официальной помощи развитию для развивающихся стран со стороны развитых стран.<sup>6</sup>

5. В свете этих условий правительствам региона необходимо пересмотреть свои среднесрочные и долгосрочные стратегии развития транспорта. Хотя внутрорегиональная торговля обладает потенциалом для того, чтобы компенсировать спад в торговле между Азиатско-Тихоокеанским регионом и другими регионами, ее темпы и направления ее потоков зависят от качества объектов физической инфраструктуры, связывающих страны региона, а также устранения барьеров на границах. Кроме того, правительствам придется искать альтернативные источники финансирования для таких объектов инфраструктуры, а также укреплять механизмы планирования и контроля для обеспечения того, чтобы инвестиционные средства использовались оптимальным образом. Следует отметить, что отмечается растущий консенсус между правительствами относительно необходимости более устойчивого развития транспорта, что нашло отражение в итоговом документе Рио+20 «Будущее, которого мы хотим».

6. Как часть Пятилетней программы действий Генерального секретаря, которая была представлена на рассмотрение Генеральной Ассамблеи 25 января 2012 года, Генеральный секретарь взял на себя обязательство мобилизовать систему Организации Объединенных Наций в поддержку глобальных, региональных и национальных стратегий для укрепления основ устойчивого развития. В области транспорта он призвал систему Организации Объединенных Наций созвать поставщиков услуг авиационных, морских, паромных, железнодорожных, автомобильных перевозок и городского общественного транспорта наряду с представителями правительств и инвесторов, чтобы разработать и принять решения по рекомендациям в целях создания более устойчивых транспортных систем, которые смогли бы решать обостряющиеся проблемы перегруженности транспорта и загрязнения во всем мире, особенно в городских районах.<sup>7</sup> Вторая сессия Форума министров транспорта стран Азии предоставит странам-членам возможность рассмотреть пути повышения экономической, социальной и экологической устойчивости транспорта и в то же время обменяться мнениями о том, как преодолеть трудности, обуславливаемые мировым экономическим и финансовым кризисом. В связи с этим секретариат предлагает следующие темы для повестки дня второй сессии Форума.

7. *Расширение коммуникационных возможностей региональных транспортных сетей в интересах устойчивого развития транспорта:* в

<sup>5</sup> *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 2012: Pursuing Shared Prosperity in an Era of Turbulence and High Commodity Prices* (United Nations publication, Sales No. E.12.II.F.9).

<sup>6</sup> Organisation for Economic Co-operation and Development, "Development: Aid to developing countries falls because of global recession", 4 April 2012, Table 1. Публикация доступна по адресу: [www.oecd.org/dac/developmentaidtodevelopingcountriesfallsbecauseofglobalrecession.htm](http://www.oecd.org/dac/developmentaidtodevelopingcountriesfallsbecauseofglobalrecession.htm).

<sup>7</sup> The Secretary-General's Five-Year Action Agenda, 25 January 2012, доступна по адресу: [www.un.org/sg/priorities/sg\\_agenda\\_2012.pdf](http://www.un.org/sg/priorities/sg_agenda_2012.pdf).

соответствии с растущим спросом на внутрорегиональную торговлю, расширение физических и оперативных коммуникационных возможностей региональных транспортных сетей становится жизненно важным для устойчивой торговли и экономического развития региона. Сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог твердо закреплены, и достигнут существенный прогресс в разработке межправительственного соглашения о «сухих портах» (см. E/ESCAP/CTR(3)/2). В этой связи по этому пункту повестки дня будет развернуто обсуждение стратегий дальнейшей интеграции и улучшения этих региональных сетей, а также вопроса о том, как облегчить работу этих сетей для обеспечения международных перевозок на устойчивой основе. Вопросы для обсуждения в рамках этого пункта повестки дня могли бы включать: а) увеличение объема дальних грузовых перевозок по железным дорогам и внутренним водным путям; б) улучшение интермодальной соединяемости за счет развития внутренних контейнерных складов и «сухих портов»; в) содействие эффективному передвижению грузов, пассажиров и транспортных средств по Азиатским автомобильным дорогам путем осуществления Региональной стратегической основы для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;<sup>8</sup> д) расширение использования сети Трансазиатских железных дорог путем облегчения международных железнодорожных перевозок и содействия более тесному сотрудничеству между железнодорожными администрациями; е) упрощение и согласование документации и процедур при пересечении границ; и ф) установление мер политики, направленных на содействие развитию профессиональных логистических услуг.

8. *Финансирование устойчивого развития транспорта:* в результате глобального финансового и экономического кризиса многие правительства стран региона были вынуждены искать альтернативные источники финансирования и варианты доставки для развития инфраструктуры, технического обслуживания ее объектов и их эксплуатации. Вопросы для обсуждения в рамках этого пункта повестки дня могли бы включать альтернативные источники финансирования для обеспечения устойчивого развития транспортной инфраструктуры и транспортных операций, в частности, для заполнения инвестиционных пробелов в сетях Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, такие, как государственно-частные партнерства, сотрудничество Юг-Юг и фонды по борьбе с изменением климата.

9. *Устойчивое развитие транспорта в целях открытого для всех развития:* устойчивыми транспортными системами являются те, которые вносят вклад в экономическую, социальную и экологическую устойчивость общин, которые они обслуживают. Транспортные и планирующие органы традиционно сосредотачивают внимание на развитии дорожной отрасли, не уделяя должного внимания негативным последствиям автомобилизации. В то же время в сельских районах многие общины по-прежнему лишены доступа к дорогам или доступным транспортным услугам. Вопросы для обсуждения в рамках этого пункта повестки дня могли бы включать: а) эффективные стратегии и передовая практика в отношении достижения всеобъемлющего и устойчивого развития транспорта, в том числе пути повышения вклада Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» в достижение этой цели; б) безопасность дорожного движения; и

---

<sup>8</sup> Резолюция 68/4 Комиссии от 23 мая 2012 года, приложение, добавление II.

с) удовлетворение потребностей в мобильности бедных и уязвимых групп населения.

### **III. Вопросы для рассмотрения**

10. Комитету предлагается дать руководящие указания относительно организации второй сессии Форума, в частности, предлагаемой повестки дня этого совещания.

11. Комитету предлагается призвать членов и ассоциированных членов рассмотреть возможность принять у себя вторую сессию Форума.

---