

Глава IV

Резолюции, принятые Комиссией на ее шестьдесят восьмой сессии

Резолюция 68/1

Подтверждение особого положения, а также уникальных и специфических видов уязвимости малых островных развивающихся государств с акцентом на Тихоокеанском субрегионе⁴⁹

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,

ссылаясь на Повестку дня XXI века⁵⁰, в которой было признано, что малые островные развивающиеся государства и острова, поддерживающие небольшие общины, находятся в особом положении как с точки зрения окружающей среды, так и развития,

также ссылаясь на Йоханнесбургский план выполнения решений⁵¹, в котором было признано, что малые островные развивающиеся государства находятся в особом положении, как с точки зрения окружающей среды, так и развития,

далее ссылаясь на итоговый документ Совещания высокого уровня для обзора хода реализации Маврикийской стратегии по дальнейшему осуществлению Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств⁵², в котором отмечается, что начиная с 1992 года уязвимость малых островных развивающихся государств стала вызывать обеспокоенность, при том, что их способность справляться с проблемами уменьшалась, что в значительной степени объясняется дополнительным давлением, вызванным изменением климата, изменчивостью погоды и повышением уровня моря, что усугубляется международными топливным, продовольственным и финансовым кризисами,

ссылаясь на резолюцию 65/2 Генеральной Ассамблеи, в которой Ассамблея вновь подтвердила уникальный и особенный характер видов уязвимости малых островных развивающихся государств и призвала проводить улучшенные и дополнительные меры, а также предпринимать скоординированные, сбалансированные и комплексные действия на всех уровнях для дальнейшей реализации Маврикийской стратегии,

⁴⁹ См. пункты 26-38 выше.

⁵⁰ Доклад Конференции Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию, Рио-де-Жанейро, 3-14 июня 1992 года, (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.93.I.8 и исправление), том I, Резолюции, принятые на Конференции, резолюция I, приложение I.

⁵¹ План выполнения решений Всемирной встречи на высшем уровне (Доклад Всемирной встречи на высшем уровне по устойчивому развитию, Йоханнесбург, Южная Африка, 26 августа – 4 сентября 2002 года (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.03.II.A.1 и исправление), глава I, резолюция 2, приложение).

⁵² Резолюция 65/2 Генеральной Ассамблеи.

отмечая, что, занимая около одной трети поверхности Земли, Тихий океан вносит значительный глобальный экономический, социальный и связанный с развитием вклад в процесс устойчивого развития,

признавая, что тихоокеанские малые островные развивающиеся государства имеют такие же виды уязвимости, как и другие малые островные развивающиеся государства, и в экономическом и экологическом планах являются неустойчивыми и уязвимыми, а их небольшие размеры, ограниченные ресурсы, географическая рассредоточенность и изоляция от других рынков ставят их в экономически невыгодное положение и не дают им получать экономию за счет масштабов производства,

отмечая совместное заявление, обнародованное лидерами Форума тихоокеанских островов и Генеральным секретарем на сорок второй сессии Форума тихоокеанских островов, состоявшейся в Окленде, Новая Зеландия, 7 и 8 сентября 2011 года⁵³,

приветствуя поддержку, оказываемую секретариатом Комиссии, Департаментом по экономическим и социальным вопросам Организации Объединенных Наций, Программой развития Организации Объединенных Наций и Советом региональных организаций Тихоокеанского субрегиона тихоокеанским малым островным развивающимся государствам в ходе подготовки к Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию,

1. *признает* особое положение тихоокеанских малых островных развивающихся государств, а также их уникальные и специфические виды уязвимости в отношении устойчивого развития;

2. *предлагает* членам и ассоциированным членам при необходимости:

a) признать важное значение океанов и устойчивого освоения океанских ресурсов для тихоокеанских малых островных развивающихся государств, включая необходимость устойчивого управления ресурсами Тихого океана и прибрежных районов и их сбережения в интересах малых островных развивающихся государств, а также в качестве глобального ресурса;

b) поддерживать усилия по устойчивому рациональному использованию, сбережению и применению океанских ресурсов;

3. *просит* Исполнительного секретаря в сотрудничестве с органами и специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций, международными финансовыми учреждениями, другими организациями и двусторонними донорами:

⁵³ Joint Statement of the Pacific Islands Forum Leaders and the Secretary-General of the United Nations, Annex 3 of the Forum Communiqué of the forty-second Pacific Islands Forum, Auckland, New Zealand, 7-8 September 2011 (Available from www.forumsec.org/resources/uploads/attachments/documents/2011%20Forum%20Communique%20FINAL.pdf).

а) продолжать оказывать поддержку для наращивания и развития потенциала тихоокеанских малых островных развивающихся государств для обеспечения устойчивого развития и повышения их способности к восстановлению, в том числе в ответ на вызовы, связанные с изменением климата;

б) улучшить доступ к финансовым средствам с тем, чтобы тихоокеанские малые островные развивающиеся государства смогли преобразовать свою экономику в целях устойчивого развития и климатической стабильности;

с) поощрять и поддерживать добровольную передачу технологии в качестве вклада в устойчивое развитие тихоокеанских малых островных развивающихся государств;

4. *просит* Исполнительного секретаря представить Комиссии на ее семидесятой сессии доклад об осуществлении настоящей резолюции.

*Пятое пленарное заседание
23 мая 2012 года*

Резолюция 68/2

Осуществление Программы действий для наименее развитых стран Азиатско-Тихоокеанского региона на десятилетие 2011-2020 годов⁵⁴

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,

ссылаясь на резолюцию 63/227 Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 2008 года об осуществлении Брюссельской программы действий для наименее развитых стран на десятилетие 2001-2010 годов, в которой она, в частности, постановила созвать, как это предусмотрено в пункте 114 Программы действий⁵⁵, четвертую Конференцию Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам на высоком уровне в 2011 году,

ссылаясь также на свою резолюцию 64/6 от 30 апреля 2008 года о достижении Целей развития тысячелетия в регионе ЭСКАТО, в которой она, в частности, просила Исполнительного секретаря оказывать странам региона, особенно наименее развитым странам, не имеющим выхода к морю развивающимся странам и тихоокеанским островным развивающимся странам, помощь в деле достижения Целей,

выражая озабоченность медленными темпами прогресса наименее развитых стран в деле устранения этих проблем в области развития,

вновь подтверждая, что Программа действий для наименее развитых стран на десятилетие 2011-2020 годов (Стамбульская программа действий),⁵⁶ которая была принята на четвертой Конференции Организации

⁵⁴ См. пункты 41-60 выше.

⁵⁵ A/CONF.191/13, глава II.

⁵⁶ Доклад четвертой Конференции Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, Стамбул, Турция, 9-13 мая 2011 года (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № 11.П.А.1), глава II.

Объединенных Наций по наименее развитым странам, преследует всеобъемлющую цель устранить структурные проблемы, стоящие перед наименее развитыми странами, для искоренения нищеты, поддержания инклюзивного роста и повышения качества жизни,

подчеркивая необходимость постоянной международной поддержки и мобилизации технических и финансовых ресурсов для достижения согласованных на международном уровне целей, с тем чтобы дать возможность выйти из категории наименее развитых стран в намеченное время,

отмечая необходимость дальнейшей активизации участия международного сообщества в достижении целей и решении задач, согласованных в Стамбульской программе действий, включая обеспечение дополнительных мер международной поддержки и действий в интересах наименее развитых стран и формирование обновленного партнерства между этими странами и их партнерами по развитию,

с удовлетворением отмечая созыв 14-16 декабря 2011 года в Бангкоке Регионального совещания по осуществлению Стамбульской программы действий, которое приняло Региональную «дорожную карту»,⁵⁷ содержащую комплекс мероприятий по развитию потенциала, и определило ключевые учреждения и органы, которые могут участвовать в реализации этих мероприятий,

1. *настоятельно призывает* страны региона и международные и региональные организации ускорить осуществление, в соответствующих случаях, рекомендаций, содержащихся в Стамбульской программе действий,⁵⁶ и, в частности, Региональной «дорожной карте» по осуществлению Стамбульской программы действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе с 2011 года по 2020 год⁵⁷;

2. *просит* Исполнительного секретаря:

а) оказывать наименее развитым странам Азиатско-Тихоокеанского региона помощь в реализации Региональной «дорожной карты»;

б) по-прежнему оказывать наименее развитым странам Тихоокеанского региона помощь в достижении согласованных на международном уровне целей развития, включая Цели развития тысячелетия;

с) представить Комиссии на ее шестьдесят девятой сессии доклад о ходе осуществления настоящей резолюции.

*Пятое планарное заседание
23 мая 2012 года*

⁵⁷ См. E/ESCAP/68/23.

Резолюция 68/3

Создание возможностей для безбумажной торговли и трансграничного признания электронных данных и документов для всестороннего и устойчивого упрощения внутрирегиональной торговли⁵⁸

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,

сознавая важность торговли как локомотива роста и развития и необходимость повысить экономическую эффективность международных торговых сделок для поддержания конкурентоспособности региона,

признавая тот факт, что электронная торговля способствует расширению возможностей для торговли, подчеркивает важность устранения барьеров для ее использования и развития и необходимость способствовать единообразию применения международных стандартов и стремиться к оперативной совместимости систем безбумажной торговли,

признавая также потенциал безбумажной торговли для повышения эффективности и прозрачности международных торговых сделок,

отмечая, что инициативы по обеспечению надежности торговли и поставок, осуществляемые на крупных экспортных рынках, вызовут всевозрастающую необходимость того, чтобы все участники международной системы поставок обменивались данными и документами в электронном виде,

учитывая тот факт, что многие страны Азиатско-Тихоокеанского региона в настоящее время принимают меры по созданию национального электронного «единого окна» или соответствующих систем для ускорения оформления торговой документации,

сознавая, что выгоды от применения этих и других соответствующих систем безбумажной торговли значительно возрастут, если создаваемые ими электронные документы можно будет использовать и после пересечения границ,

сознавая также, что упрощение трансграничного признания и электронного обмена торговыми документами между странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита будет значительно способствовать осуществлению резолюции 67/1 Комиссии об Улан-баторской декларации: итоги азиатско-тихоокеанского политического диалога высокого уровня об осуществлении Алматинской программы действий и о других проблемах в развитии, стоящих перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами и Алматинской программы действий⁵⁹, одобренной Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 58/201 от 23 декабря 2003 года,

⁵⁸ См. пункты 63-79 выше.

⁵⁹ Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования развития, по вопросам сотрудничества в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28-29 августа 2003 года ((A/CONF.202/3), приложение I.

напоминая о том, что в ходе шестьдесят седьмой сессии Комиссия поддержала намерение секретариата пропагандировать и разрабатывать новаторские проекты, которые способствуют эффективному использованию информационно-коммуникационной технологии в области транспорта и в области торговли⁶⁰,

подчеркивая необходимость обеспечения возможности трансграничного использования и признания электронных торговых данных и документов и необходимость того, чтобы все страны внедрили процедуры «единого окна» и взаимного признания документов как часть усилий, направленных на содействие экспорту из наименее развитых и не имеющих выхода к морю развивающихся стран⁶¹,

принимая к сведению предложение Комитета по торговле и инвестициям поддержать региональное соглашение об обмене электронными торговыми данными и документами⁶²,

1. *предлагает* государствам-членам принимать меры по разработке региональных соглашений об упрощении процедур трансграничной безбумажной торговли;

2. *призывает* всех членов и ассоциированных членов:

a) поддержать и принять участие в деятельности по обмену знаниями и наращиванию потенциала, предпринимаемой сетью экспертов Организации Объединенных Наций по безбумажной торговле в Азиатско-Тихоокеанском регионе и, в частности, Азиатско-тихоокеанским форумом по упрощению процедур торговли, и в соответствующих мероприятиях, поддерживаемых региональными и международными организациями, действующими в области упрощения торговых процедур;

b) инициировать или ускорить создание национальных систем безбумажной торговли, в том числе национальных систем «единого окна», которым дано определение в рекомендации № 33⁶³ и соответствующей рекомендации № 35⁶⁴ Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям;

c) учесть и, по возможности, принять имеющиеся международные стандарты, разработанные соответствующими органами Организации Объединенных Наций, такими как Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям и Комиссия Организации Объединенных Наций по правам международной торговли, и другими международными организациями, такими как Всемирная таможенная организация и Международная организация по стандартизации, при внедрении этих систем, с тем чтобы упростить их оперативную совместимость;

⁶⁰ См. *Официальные отчеты Экономического и Социального Совета, 2011 год, Дополнение № 19* (E/2011/39-E/ESCAP/67/23) пункт 157.

⁶¹ См. E/ESCAP/68/6, пункт 32.

⁶² Там же, пункт 3.

⁶³ United Nations publication, Sales No. 05.II.E.9.

⁶⁴ ECE/TRADE/401.

d) участвовать в разработке международных стандартов по обеспечению беспрепятственного обмена торговой информацией и документами между странами и всеми заинтересованными сторонами как из государственного, так и частного секторов, и обеспечению признания такой информации и документации;

e) обмениваться итогами анализа проделанной работы осуществления действующих двусторонних и субрегиональных экспериментальных проектов по признанию торговых электронных данных и документов всеми членами и ассоциированными членами и по их обмену и инициировать новые проекты;

f) рассмотреть возможность заключения двусторонних и региональных отношений о трансграничном признании торговых документов и обмене ими в качестве первых шагов к внедрению региональной и глобальной трансграничной безбумажной торговли;

3. *просит* Исполнительного секретаря:

a) поддерживать и упрощать процесс разработки региональных соглашений об упрощении процедур трансграничной безбумажной торговли, в частности путем подготовки исследований, разработки потенциальных вариантов и проведения экспертного обзора и консультаций между членами и в этой связи представить результаты обзора Комитету по торговле и инвестициям на его третьей сессии;

b) обеспечить, чтобы региональные соглашения учитывали действующие международные и региональные соглашения, механизмы и обязательства, придерживались их, опирались на существующие международные стандарты и конвенции и разрабатывались в консультации с Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, Всемирной таможенной организацией и другими соответствующими международными органами;

c) секретариату продолжать и далее активизировать поддержку деятельности по наращиванию потенциала, касающейся упрощения торговых процедур и безбумажной торговли, включая упрощение процедур транзита, особенно в том, что касается наименее развитых и не имеющих выхода к морю развивающихся стран, и подготовки в консультации с государствами-членами таких региональных соглашений;

4. *просит также* Исполнительного секретаря представить Комиссии доклад на ее семидесятой сессии о ходе осуществления настоящей резолюции.

*Пятое пленарное заседание
23 мая 2012 года*

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 перевозок⁶⁵

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,

приветствуя итоги успешной работы Конференции министров по транспорту, состоявшейся 12-16 марта 2012 года в Бангкоке,⁶⁶

1. *одобряет* 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,⁶⁷ содержащиеся в приложении к настоящей резолюции;

2. *просит* Исполнительного секретаря:

а) уделить первоочередное внимание осуществлению Региональной программы действий и Региональных стратегических рамок;

б) провести в 2016 году оценку хода осуществления этапа II Региональной программы действий и представить доклад с рекомендациями Конференции министров по транспорту на ее третьей сессии;

с) представить Комиссии на ее семьдесят первой и семьдесят третьей сессиях доклад о ходе осуществления настоящей резолюции.

Приложение

Декларация министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе

Мы, министры транспорта и представители членов и ассоциированных членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, присутствующие на Конференции министров по транспорту, проходящей в Бангкоке с 12 по 16 марта 2012 года,

признавая решающее значение эффективной, надежной и безопасной транспортной инфраструктуры и услуг для региональной интеграции и устойчивого и открытого для всех экономического и социального развития стран в регионе ЭСКАТО,

ссылаясь на резолюцию 63/9 Комиссии от 23 мая 2007 года об осуществлении Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе⁶⁸ и Региональной программы действий по развитию

⁶⁵ См. пункты 84-109 выше.

⁶⁶ См. E/ESCAP/68/9.

⁶⁷ E/ESCAP/68/9, глава I.

⁶⁸ E/ESCAP/63/13, глава V.

транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе этап I (2007–2011 годы), и резолюцию 66/4 Комиссии от 19 мая 2010 года об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии,

ссылаясь также на Алматинскую программу действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита⁶⁹, Маврикийскую стратегию дальнейшего осуществления Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств⁷⁰ и Программу действий для наименее развитых стран на десятилетие 2011–2020 годов (Стамбульская программа действий)⁷¹,

признавая необходимость долгосрочных обязательств и последовательности в решениях важнейших вопросов в секторе транспорта для поддержки устойчивого экономического роста, повышения уровня жизни наших народов и дальнейшего увеличения конкурентоспособности экономик региона,

будучи воодушевлена успешным региональным сотрудничеством, которое привело к вступлению в силу Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог⁷² и Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог⁷³, и прогрессом в деле разработки межправительственного соглашения по «сухим портам»,

признавая, что рост внутрирегиональной торговли может получать дальнейшую поддержку в том случае, если будут расширены региональные транспортные коридоры и устранены «узкие места»,

вновь подтверждая свою приверженность делу осуществления Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии,

1. *принимает* Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы)⁷⁴,

2. *принимает* Региональную стратегическую основу для упрощения процедур международных автомобильных перевозок⁷⁵,

⁶⁹ Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года (A/CONF.203/3), приложение I.

⁷⁰ Доклад Международного совещания для обзора осуществления Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств, Порт-Луи, Маврикий, 10-14 января 2005 года (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.05.II.A.4 и исправление), глава I, резолюция I, приложение II.

⁷¹ Доклад четвертой Конференции Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, Стамбул, Турция, 9-13 мая 2011 года (A/CONF.219/7) (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № 11.II.A.1), глава II.

⁷² United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41607.

⁷³ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

⁷⁴ Приложение I.

3. *просит* Исполнительного секретаря и впредь наделять приоритетностью осуществление Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе⁶⁸ 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,

4. *также просит* Исполнительного секретаря:

а) обеспечивать эффективную координацию с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и многосторонними учреждениями, а также с субрегиональными организациями;

б) эффективно сотрудничать с международными и региональными финансовыми учреждениями, многосторонними и двусторонними донорами, инвесторами из частного сектора и международными организациями для мобилизации дальнейшей финансовой и технической поддержки в целях более широкого развития и операционализации Трансазиатских железных дорог и Азиатских автомобильных дорог;

с) созвать в 2016 году конференцию министров по транспорту для оценки и анализа осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы), и для рассмотрения будущей программы работы.

Приложение I

Региональная программа действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы)

Сегодня, как никогда, развитие региона зависит от его транспортной системы. Транспорт играет жизненно важную роль в доставке и промышленной и сельскохозяйственной продукции на мировые рынки, продовольствия в села и города, рабочих до их места работы, молодых людей в школы и больных в больницы. Несмотря на то, что модели развития в регионе неодинаковы, страны, которые смогли повысить свой транспортный потенциал и эффективность, добились наибольших успехов. В будущем более надежные транспортные сообщения с быстрорастущими региональными рынками будут еще больше стимулировать экономическое и социальное развитие.

Главной целью Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе⁷⁶ и ее Региональной программы действий⁷⁷ является стимулирование регионального транспортного сотрудничества и экономической интеграции в поддержку предоставляющего равные возможности для всех и устойчивого развития. Региональная программа

⁷⁵ Приложение II.

⁷⁶ E/ESCAP/63/13, глава V.

⁷⁷ Резолюция 63/9 Комиссии, приложение.

действий, этап II (2012-2016 годы), станет ее продолжением и будет опираться на немалый прогресс, достигнутый за истекшие пять лет.

В каждой из основных областей развитие потенциала и обмен опытом станут центральной темой в деле продолжения работы в направлении создания устойчивой международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в качестве рассчитанной на длительную перспективу концепции развития системы транспорта в регионе для решения задач, связанных с глобализацией.

В процессе осуществления Региональной программы действий, этап II (2012-2016 годы), секретариат ЭСКАТО будет и впредь тесно взаимодействовать с основными учреждениями Организации Объединенных Наций, межправительственными, субрегиональными, неправительственными организациями и другими сотрудничающими учреждениями.

1. Политическое руководство на уровне министров

С учетом стремительных изменений в регионе налицо необходимость осуществления своевременного политического руководства на уровне министров, которое требуется для сохранения и ускорения прогресса на пути реализации международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в регионе. На своей первой сессии, проходившей в Бангкоке 14-18 декабря 2009 года⁷⁸, Форум министров транспорта стран Азии дал руководящие указания и вынес рекомендации по существу, которые впоследствии приветствовала Комиссия в своей резолюции 66/4 от 19 мая 2010 года об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии.

Ближайшая цель: содействовать региональному сотрудничеству и политическому руководству на уровне министров для модернизации сектора транспорта как одной из ключевых движущих сил регионального развития.

Мероприятия:

1. Совещание Форума министров транспорта стран Азии на момент наступления середины осуществления Региональной программы действий, этап II (2012-2016 годы);

2. Рассмотрение министрами политики развития сектора транспорта в регионе и вынесение рекомендаций в отношении такой политики.

Показатели достижения цели:

1. Участие на высоком уровне в совещании Форума министров транспорта стран Азии;

2. Документально подтвержденные решения министров транспорта, содействующие более слаженной координации и согласованности деятельности между странами в решении вопросов, представляющих взаимный интерес.

⁷⁸ См. E/ESCAP/66/11.

2. Развитие транспортной инфраструктуры

Межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог служат основой для установления сообщений в регионе, однако качество и мощности этой инфраструктуры в регионе неодинаковы, и все еще отсутствуют некоторые звенья. Смешанные перевозки в большинстве стран ограничены в силу недостаточно развитого потенциала «сухих портов».

Ближайшая цель: содействовать установлению сообщений в регионе и между регионами, а также развитию сотрудничества на основе дальнейшего развития и модернизации сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, евро-азиатских транспортных связей и «сухих портов».

Мероприятия:

1. Совещания рабочих групп по сетям Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог;
2. Межправительственное соглашение по «сухим портам»;
3. Исследования, совещания и развитие потенциала в деле комплексного развития транспорта, модернизации и содержания (управление имуществом) Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог, «сухих портов», имеющих международное значение, и морских портов;
4. Исследования по международным интермодальным транспортным коридорам, обслуживающим меж- и внутрирегиональную торговлю;
5. Сбор новой информации и анализ данных в процессе развития имеющих региональное значение транспортной инфраструктуры и операций;
6. Мероприятия в рамках совместного проекта ЭСКАТООН-ЕЭКООН по развитию евро-азиатских транспортных связей.

Показатели достижения цели:

1. Принятие поправок к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог;
2. Заключение и подписание государствами-членами межправительственного соглашения по «сухим портам»;
3. Меры, принятые государствами-членами по модернизации и расширению сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог и международно-признанных «сухих портов»;
4. Меры, принятые государствами-членами по учету вынесенных в ходе исследования рекомендаций применительно к региональным и межрегиональным интермодальным транспортным коридорам.

3. Упрощение процедур перевозок

Несмотря на усилия по ликвидации нефизических барьеров на пути развития транспорта, в силу сложности этой задачи дело продвигается медленно. Это наиболее отчетливо проявляется в случае международного наземного транспорта, который по-прежнему сталкивается в регионе с немалыми трудностями. В целях содействия решению этой проблемы был заключен и подписан ряд субрегиональных соглашений по трансграничным/транзитным перевозкам, однако претворить в полном объеме или эффективно в жизнь удалось лишь не многие из них. Во многих странах региона международные автомобильные перевозки ограничиваются рядом выдаваемых транспортных пермитов и разрешены лишь вблизи границ или по небольшому числу маршрутов. Несмотря на достигнутый прогресс, длительные простои в местах пересечения границ отнюдь нередки. Аналогичным образом на железных дорогах упрощение и согласование документации и процедур, а также и расширение межстрановых перевозок по-прежнему остаются основными нерешенными проблемами. Все эти ограничения приводят в процессе международных наземных перевозок к увеличению расходов и задержек.

Ближайшая цель: содействовать эффективному и бесперебойному движению грузов, пассажиров и транспортных средств по автомобильным и железным дорогам в регионе, в том числе в местах пересечения границ.

Мероприятия:

1. Создание региональной сети юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок и разработка плана действий по осуществлению Региональной стратегической основы для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;
2. Практикумы/исследования по региональному и субрегиональному сотрудничеству в рамках региональной стратегической основы для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;
3. Исследование по определению вопросов, касающихся регионального сотрудничества, в целях содействия упрощению международных железнодорожных перевозок;
4. Помощь в присоединении к международным конвенциям и соглашениям по упрощению процедур перевозок и их осуществлению, в том числе рекомендованных в резолюции 48/11 ЭСКАТО от 23 апреля 1992 года об автомобильном и железнодорожном транспорте – меры по облегчению перевозок, и в разработке и осуществлении субрегиональных соглашений, касающихся упрощения процедур международных автомобильных и/или железнодорожных перевозок;
5. Консультационные услуги/практикумы по созданию или укреплению национальных координационных механизмов содействия и организации совместного пограничного контроля в целях содействия международным автомобильным и/или железнодорожным перевозкам;
6. Исследования/практикумы по применению информационно-коммуникационной технологии и других новых технологий, а также

инструментария для «время/издержки – расстояние» в целях содействия международным автомобильным и/или железнодорожным перевозкам.

Показатели достижения цели:

1. Создана региональная Сеть юрисконсультов и технических экспертов по упрощению процедур перевозок;
2. Государствами-членами, региональными и субрегиональными организациями/учреждениями приняты меры по претворению в жизнь элементов Региональной стратегической основы для упрощения процедур международных автомобильных перевозок;
3. Государствами-членами приняты меры по присоединению к международным конвенциям об упрощении процедур и их осуществлению, прежде всего рекомендованных Комиссией в ее резолюции 48/11, и предложены действия в целях подписания, ратификации и/или осуществления субрегиональных соглашений;
4. Созданы или укреплены национальные координационные механизмы по упрощению процедур, и государствами-членами приняты меры в направлении организации совместного контроля;
5. Государствами-членами приняты меры по использованию новых технологий и методологии «время/издержки – расстояние» в целях повышения эффективности международных транспортных процессов.

4. Транспортная логистика

Во многих странах региона индустрия логистики еще только зарождается, а поэтому они сталкиваются с проблемами, связанными с высокими логистическими расходами и низкими показателями деятельности. В целях развития эффективной системы логистики необходимо применять комплексный подход к решению всех соответствующих вопросов. В связи с этим должны быть созданы благоприятные условия, включая программную и нормативно правовую основу. Политика в области транспортной логистики представляет собой весьма важный компонент политики в области логистики в целом, и ее разработка может стать начальным шагом и содействовать достижению более широкого круга целей политики в области логистики. В числе других мер, направленных на повышение уровня профессионализма и компетенции тех, кто предоставляет логистические услуги, можно отметить установление минимальных стандартов и применение кодексов поведения на национальном уровне, обмен знаниями и опытом на региональном уровне, и учреждение программ постоянной профессиональной подготовки и развития потенциала на национальном, субрегиональном и региональном уровнях.

Ближайшая цель: оказывать странам помощь в разработке политики в области транспортной логистики и повышении уровня профессионализма и компетенции тех, кто оказывает логистические услуги.

Мероприятия:

1. Руководящие принципы, касающиеся разработки политики в области транспортной логистики;

2. Руководящие принципы, касающиеся создания минимальных стандартов и применения кодексов поведения для тех, кто оказывает логистические услуги;

3. Региональные совещания с участием представителей экспедиторов грузов и компаний, осуществляющих смешенные перевозки и предоставляющих логистические услуги, а также их национальных ассоциаций;

4. Техническая помощь и поддержка индустрии и правительств в осуществлении программы постоянной профессиональной подготовки.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по учету аспектов руководящих принципов, касающихся политики в отношении транспортной логистики, в национальной политике в области логистики;

2. Принятые государствами-членами меры по учету аспектов руководящих принципов, касающихся тех, кто предоставляет логистические услуги, в национальном законодательстве и/или отраслевых нормативных положениях;

3. Обмен опытом и знаниями между экспедиторами грузов, осуществляющими смешенные перевозки компаниями и теми, кто предоставляет услуги в области политики;

4. Программы постоянной профессиональной подготовки в вопросах экспедирования грузов, смешенных перевозок и логистики, учрежденные странами.

5. Финансирование и участие частного сектора

Сектор транспорта испытывает колоссальную потребность в капиталовложениях как в инфраструктуру, так и в услуги и техническое содержание. Однако действия большинства стран скованы дефицитом бюджета. Некоторым странам региона удалось добиться успехов в создании новаторских механизмов финансирования и инвестирования, включая государственно-частные партнерства (ГЧП), и применении других способов мобилизации средств, которые открывают новые и более широкие финансовые возможности. Вместе с тем множество ограничений препятствует использованию процессов партнерства, включая дефицит кадров и недостаток опыта в областях разработки проектов в рамках ГЧП, осуществление, контроль и регулирование выполнения контрактов и рационализацию административных процессов.

Ближайшая цель: содействовать региональному сотрудничеству между государственным и частным секторами в целях финансирования инфраструктуры и ее технического содержания.

Мероприятия:

1. Исследования по вопросам инвестиций применительно к участкам сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и интермодальным сообщениям, включая «сухие порты», речные и морские порты;
2. Инвестиционные форумы по содействию установлению партнерства и обмену опытом в финансировании Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, международно признанных «сухих портов», речных и морских портов;
3. Оценка и пропаганда направлений политики и инициатив в целях финансирования технического содержания автомобильных дорог;
4. Поддержка регионального сотрудничества и взаимодействие между структурами/программами ГЧП;
5. Помощь странам-членам и учреждениям путем организации обмена хорошо зарекомендовавшими себя методами и осуществления программ ГЧП по развитию потенциала;
6. Техническая помощь в оценке готовности к установлению ГЧП.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по увеличению объемов капиталовложений в инфраструктуру транспорта и логистики, в том числе по линии государственно-частных партнерств, в соответствии с предложениями и методическими рекомендациями секретариата;
2. Принятые государствами-членами меры по учету рекомендаций относительно технического содержания автомобильных дорог;
3. Регистрация результатов обмена информацией и доклады совещаний;

6. Устойчивое развитие транспорта

Сектор транспорта занимает третье место среди крупнейших энергопользователей в регионе. Кроме того, транспорт является одним из самых стремительно развивающихся секторов в регионе. Прогнозы говорят о том, что стоимость энергоносителей будет и впредь расти, что в еще большей степени заставит все секторы стремиться к повышению эффективности; и что, если не будут приняты соответствующие меры, уровень вредных выбросов будет и впредь расти. В секторе транспорта можно добиться немалых успехов, благодаря переходу к использованию альтернативных видов транспорта и повышению организационной эффективности⁷⁹.

⁷⁹ Вопросами усовершенствования технологий, касающихся движущей силы и источников энергии, будут заниматься в рамках программ, параллельно осуществляемых Отделом окружающей среды и развития ЭСКАТО и другими партнерами.

Ближайшая цель: повысить уровень информированности и углубить понимание альтернативных вариантов политики в области грузовых перевозок, которые могли бы способствовать снижению энергопотребления и объема выбросов.

Мероприятия:

1. Предложения к стимулированию по линии соответствующих механизмов перехода от автомобильного к железнодорожному и водному транспорту и использование сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» для интермодальной рассылки товаров и перевозки пассажиров;

2. Региональные совещания по обмену опытом в деле внедрения энергоэффективных и экологически более безопасных систем логистики грузовых перевозок; и

3. Включение вопросов устойчивого транспорта в издания *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*, *the Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* и специальные региональные исследования политики в области транспорта;

4. Развитие потенциала в деле повышения уровня информированности и содействия развитию экологически устойчивого транспорта.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по содействию политики перехода к использованию альтернативных видов транспорта в соответствии с предложениями и методическими рекомендациями секретариата;

2. Принятые государствами-членами меры по учету вопросов развития устойчивого транспорта при разработке политики и проектов в области транспорта;

7. Безопасность дорожного движения

Дорожно-транспортные происшествия каждый день ежеминутно приводят к человеческим трагедиям. Ежегодно в Азиатско-Тихоокеанском регионе на дорогах погибает свыше 700 000 человек, что составляет приблизительно половину несчастных случаев на дорогах во всем мире. В последнее время вопросу о безопасности дорожного движения стало уделяться повышенное внимание, о чем свидетельствует Декларация министров о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ноябрь 2006 года)⁸⁰ и резолюция 64/255 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 2 марта 2010 года. Несмотря на эти глобальные инициативы, во многих странах региона безопасность дорожного движения до сих пор еще не является приоритетным направлением национального планирования или политики.

⁸⁰ E/ESCAP/63/13, глава IV.

Ближайшая цель: оказывать странам в регионе помощь в выполнении своих обязательств в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020 годы)⁸¹.

Мероприятия:

1. Совещания и техническая помощь для оказания странам содействия в развитии потенциала по обеспечению безопасности дорожного движения в соответствии с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, включая сбор данных и контроль за прогрессом;

2. Совещания в интересах стимулирования приверженности на высоком уровне делу обеспечения безопасности дорожного движения и обмена передовыми методами повышения безопасности дорожного движения;

3. Консультационные услуги и техническая поддержка национальным кампаниям по обеспечению безопасности дорожного движения и смежным мероприятиям по повышению информированности;

4. Веб-сеть по безопасности дорожного движения.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по осуществлению политики и программ по безопасности дорожного движения в соответствии с целями Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения;

2. Принятые государствами-членами меры по совершенствованию систем сбора информации и данных о безопасности дорожного движения;

3. Документально подтвержденные передовые методы повышения безопасности дорожного движения, обмен которыми осуществляется по линии совещаний и через веб-сеть по безопасности дорожного движения.

8. Транспорт и Цели развития тысячелетия

Несмотря на то, что в Целях развития тысячелетия транспорт конкретно не упоминается, в настоящее время общепризнано, что транспортная инфраструктура и услуги играют жизненно важную роль в достижении Целей развития тысячелетия. Во многих странах региона наблюдается серьезное неравенство по доходам, материальному состоянию и возможностям. Это является следствием недостаточного числа всепогодных дорог, связывающих с селами, редких или ненадежных транспортных сообщений с отдаленными районами и островами, неудовлетворительного доступа к районам, расположенным в глубине страны, и плохо развитой сетью сообщений между городом и деревней. Плохое техническое содержание инфраструктуры, прежде всего автомобильных дорог, снижает их номинальную стоимость и увеличивает эксплуатационную стоимость транспортных средств, время,

⁸¹ См. резолюцию 64/255 Генеральной Ассамблеи, пункт 2.

затрачиваемое на перевозки и угрозу безопасности участников дорожного движения. Налицо огромный потенциал для увеличения вклада транспортных интервенций в усилия по достижению Целей развития тысячелетия. Для реализации этого потенциала правительства обязательно должны учитывать задачи, связанные с политикой по борьбе с нищетой и достижению Целей, в своих транспортных программах и проектах на ранних этапах их разработки и программирования.

Ближайшая цель: стимулировать учет аспектов Целей развития тысячелетия в процессе планирования и осуществления региональных транспортных интервенций.

Мероприятия:

1. Исследования и практикумы по вопросам актуализации в необходимых случаях аспектов Целей развития тысячелетия в планах и политике в области транспорта, прежде всего в процессе развития инфраструктуры, в области доставки продукции на рынки, обеспечения продовольственной безопасности и безопасности дорожного движения;

2. Обмен опытом между странами-членами в развитии транспортной инфраструктуры и услуг в целях предоставления сельским жителям физического доступа и присоединения их к национальным и региональным системам магистральных дорог;

3. Подготовительные мероприятия в поддержку десятилетнего обзора осуществления Алматинской программы действий в 2013 году.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по актуализации Целей развития тысячелетия в программах и политике в отношении транспорта с особым акцентом на соответствующие области Региональной программы действий;

2. Принятие рекомендаций исходного регионального документа на глобальном совещании, посвященного десятилетнему обзору хода осуществления Алматинской программы действий.

9. Межостровные перевозки

Предоставление эффективных, надежных и недорогостоящих услуг в области перевозок на острова и в архипелажные развивающиеся страны, и в обратном направлении, а также между ними и на их территории связано с рядом разных препятствий и трудностей. В их числе можно отметить подбор габаритов судов, быстроту обслуживания, мощности портов, безопасность и удобства, связанные с низкими и нередко нерегулярными объемами перевозок, продолжительные сроки плавания, несбалансированные грузопотоки и низкая стоимость единицы экспортной продукции. В некоторых случаях эти трудности являются причиной нерентабельности маршрутов или «снятия сливок» с наиболее привлекательных или выгодных видов транспортировок с оставлением менее привлекательных другим. В результате возникает «порочный круг» по мере того, как происходит нарушение постоянства, снижение надежности и уменьшение материальной

доступности услуг. Эти трудности могут возникать: на национальном, субрегиональном и международном уровнях.

Ближайшая цель: оказывать помощь в определении возможных стратегий повышения постоянства, надежности и материальной доступности перевозок архипелажных и островных развивающихся стран

Мероприятия:

1. Исследования, мероприятия по развитию потенциала и программные рекомендации относительно эффективных стратегий обеспечения регулярных, надежных и материально доступных межостровных перевозок для рассмотрения архипелажными и островными развивающимися странами; и

2. Консультационные услуги и техническая поддержка странам-членам по их просьбе применительно к осуществлению программных мер по содействию межостровным перевозкам.

Показатели достижения цели:

1. Меры, принятые государствами-членами по учету рекомендаций, касающихся межостровных перевозок в соответствии с предложениями и методическими рекомендациями секретариата.

10. Соединение субрегиональных транспортных сетей

В Азиатско-Тихоокеанском регионе межправительственные организации и программы активно участвуют в содействии установлению физических и организационных связей в своих собственных регионах. Заключение соответствующих соглашений и осуществление инициатив приводит к установлению различных правовых и эксплуатационных режимов, регулирующих межсубрегиональное движение грузов, транспортных средств и пассажиров. Эти различия могут выступать в качестве физических и нефизических барьеров на пути беспрепятственных и эффективных перевозок между субрегионами.

Ближайшая цель: выявить физические и нефизические препятствия на пути развития межсубрегиональных сообщений и создать платформу для налаживания более тесного взаимодействия между субрегиональными структурами в развитии транспорта.

Мероприятия:

1. Составление документов, освещающих потенциальные вопросы, которые необходимо решать в целях совершенствования физических и организационных связей между субрегионами;

2. Совещания с участием стран – членов ЭСКАТО, субрегиональных организаций и субрегиональных программ, приуроченных к соответствующим совещаниям правомочных органов в целях рассмотрения совместных действий, которые способствовали бы установлению межсубрегиональных связей;

3. Техническая помощь и поддержка в осуществлении инициатив по созданию межсубрегиональных связей в целях развития транспорта.

Показатели достижения цели:

1. Принятые государствами-членами меры по совершенствованию субрегиональных связей в соответствии с предложениями и методическими рекомендациями секретариата;

2. Включение предложений и вопросов, поднятых секретариатом, в повестки дня совещаний стран-членов и субрегиональных организаций/программ.

Приложение II

Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок

Цель региональных стратегических рамок состоит в оказании странам-членам региона и их партнерам по развитию помощи в повышении эффективности программ и проектов по упрощению процедур и ускорению развития международного автомобильного транспорта на основе достижения долгосрочных целей.

Региональные стратегические рамки служат для стран-членов и их партнеров по развитию общим ориентиром в процессе разработки политики, соглашений, программ и проектов по упрощению процедур, а также соответствующих мер. Кроме того, эти рамки содействуют использованию общих стратегий решения связанных с упрощением процедур вопросов, что делает нынешнюю систему менее сложной.

Кроме того, стратегические рамки помогают проводить более согласованную работу по объединению национальных, двусторонних, субрегиональных и региональных усилий в целях ускорения процесса упрощения процедур перевозок.

С учетом обязательной необходимости устранения некоторых нефизических барьеров, которые препятствуют международным автомобильным перевозкам, предлагается сфокусировать региональные стратегические рамки изначально на основополагающих элементах международных автомобильных перевозок и ключевых механизмах упрощения процедур⁸².

I. Основополагающие элементы международных автомобильных перевозок

A. Разрешения на автомобильные перевозки и коммерческие права на перевозку

1. Суть вопроса

⁸² Если в той или иной стране действуют более либеральные и упрощенные механизмы в некоторых из перечисленных областей, внимание можно сконцентрировать на других рекомендуемых областях.

В Азии международные автомобильные перевозки в основном осуществляются в приграничных районах и по ограниченному числу дорог. Большая часть разрешений на перевозку выдается лишь на один рейс по указанному маршруту оговоренным конкретным транспортным средством. Еще одним препятствием на пути международных автомобильных перевозок является ограничение на транзит. В результате этого нередко приходится производить перевалку перевозимых автомобильным транспортом грузов на границах или в местах погрузки/разгрузки на указанном маршруте. А это приводит к ненужному повышению издержек и увеличению времени простоев в процессе транспортировки.

2. Цель

Более широкое использование многоразовых разрешений на перевозку, выдаваемых тому или иному перевозчику на любое отвечающее требованиям транспортное средство в его парке. Такие разрешения, действующие в течение одного года, можно использовать на множестве маршрутов или на сетях автомобильных дорог применительно как к межгосударственным, так и транзитным перевозкам. Кроме того, следует содействовать выдаче многостороннего разрешения на перевозку в целях более широкого использования наряду с двусторонними разрешениями на перевозку.

3. Процесс

Когда страны-члены разрабатывают или возобновляют действие своих многосторонних или двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок, или проводят консультации по вопросу об осуществлении этих соглашений, они могут рассмотреть возможность использования разрешений на перевозку, действительных для многоразового въезда в течение одного года и/или по множеству маршрутов, или автомобильным сетям, и предоставления своим компетентным властям права выдавать разрешения не конкретным транспортным средствам, а перевозчикам.

В. Визы для профессиональных водителей и экипажей автотранспортных средств

1. Суть вопроса

В отличие от моряков и экипажей воздушных судов профессиональные водители автотранспортных средств не имеют возможности пользоваться упорядоченными глобальными механизмами выдачи виз или временного въезда для осуществления международных перевозок. Порядок выдачи виз профессиональным водителям автотранспортных средств в основном регулируется двусторонними соглашениями о визовом режиме. В последние годы некоторые страны пытаются решить этот вопрос на основе субрегиональных договоренностей. Международные организации также прилагают усилия по содействию выдачи виз профессиональным водителям автотранспортных средств. Но, несмотря на это, во многих странах отсутствует конкретная визовая категория для водителей транспортных средств, и почти в большинстве стран региона эту категорию людей в

процессе выдачи виз рассматривают либо как приезжих, либо как иностранных рабочих.

Профессиональным водителям автотранспортных средств приходится проходить сложный и трудный процесс, связанный с представлением заявки на выдачу визы, и им, как правило, каждый раз выдается одноразовая виза. В некоторых странах от водителей требуют подавать заявление на получение визы в посольства или консульства в крупных городах лично и ждать получения визы или извещения об отказе в ее выдаче не меньше недели.

В результате этого связанные с выдачей виз трудности продолжают приводить к задержкам в доставке грузов и порой требуют смены транспортных средств или, по крайней мере, водителей в местах пересечения границ.

2. Цель

Задача-минимум заключается в том, чтобы страны-члены региона могли бы рассмотреть возможность выдачи профессиональным водителям и экипажам автотранспортных средств многоразовых виз, действительных в течение одного года. Страны могли бы также договориться о единообразном комплекте документов и базовых процедурах.

3. Процесс

Для достижения этой цели компетентные национальные органы, отвечающие за международные автомобильные перевозки, могли бы выступать в качестве посредников в целях содействия выдачи виз в посольствах или консульствах. Компетентный национальный орган в той или иной стране может соответствующим образом подготовить список профессиональных водителей и передать его своему партнеру в другой стране с последующим препровождением его в министерство иностранных дел, посольство или консульство. Или же компетентные национальные органы могут выступать поручителями и гарантами перевозчиков в процессе обращения водителями за визой.

Транспортным властям необходимо консультироваться с министерствами иностранных дел, когда они заключают субрегиональные соглашения об упрощении процедур, которые включают в себя клаузулы, касающиеся визовых договоренностей. В случае необходимости они могут обратиться к соответствующим органам с просьбой заключить двустороннее/субрегиональное соглашение о выдаче виз для профессиональных водителей.

С. Временный импорт автотранспортных средств

1. Суть вопроса

В большинстве стран, где транспортным средствам разрешается пересекать границы, общепринятой практикой считается использование той или иной гарантии (например, залог, депозит наличными через местного агента или на основе одноразового платежа в случае каждого въезда) для удовлетворения требований таможенных властей. Лишь в небольшом числе стран региона такие требования не предъявляются.

Насчитывается несколько международных конвенций о временном ввозе, к которым большинство стран региона не присоединилось.

Использование единообразных субрегиональных соглашений и субрегиональной системы гарантий не являются самым удобным механизмом для перевозчиков, однако это действительно дает возможность избежать денежных или залоговых взносов или сборов на границе или в процессе перевозки через границы нескольких стран. Вместе с тем сборы за использование документов и выдаваемых гарантий в рамках этой системы могут вызывать серьезную озабоченность. Если эти сборы выше, чем одноразовые сборы в размере фиксированной суммы в местах пересечения границ, то гарантийная система теряет свои преимущества.

2. Цель

Следует стимулировать следование минимальному региональному стандарту, заключающемуся в применении положений международных конвенций о временном ввозе.

3. Процесс

Страны, которые не присоединились к международным конвенциям о временном ввозе⁸³, должны принять меры по постепенному содействию этому процессу. Эти конвенции предусматривают идентичные обязательства применительно к временному ввозу транспортных средств. Страны, которые уже являются договаривающимися сторонами, могут принять меры по созданию практических механизмов по осуществлению в полном объеме.

D. Страхование транспортных средств

1. Суть вопроса

Согласно требованиям, страховка, как правило, покупается при каждом пересечении границы в регионе, что приводит к простоям и заставляет водителей получать отдельную квитанцию за платежи наличными. Несмотря на то, что внедрение субрегиональных систем страхования планируются вот уже на протяжении многих лет, еще многое предстоит сделать для того, чтобы такие схемы начали действовать.

2. Цель

Страхование перед третьими лицами должно стать в регионе минимальным стандартом для транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки на основе использования либо системы «Зеленой карты»⁸⁴, либо аналогичной субрегиональные системы.

3. Процесс

⁸³ Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств и/или Конвенция ВТО о временном ввозе (Стамбульская конвенция).

⁸⁴ См., к примеру, ECE/TRANS/SC.1/2009/6.

Желательно, чтобы страны-члены присоединились к системе «Зеленой карты». Страны в субрегионах, которые имеют автотранспортные сообщения с Европой, могли бы внедрить систему «Зеленой карты» для более легкого доступа к Европе. Страны в других субрегионах, возможно, выработают субрегиональные системы страхования механических транспортных средств перед третьими лицами, которая будет совместима с системой «Зеленой карты», не забывая при этом о долгосрочной цели присоединения к системе «зеленой карты». Страны, которые не участвуют в какой-либо субрегиональной системе страхования, могут рассмотреть возможность заключения двусторонних или трехсторонних соглашений на базе системы «Зеленой карты».

Е. Масса и габариты транспортных средств

1. Суть вопроса

Для многих стран-членов региона ущерб, наносимый дорогам и мостам большегрузными транспортными средствами, представляет собой одну из серьезных проблем, которая усугубляется эксплуатацией перегруженными иностранными транспортными средствами. Эта проблема существует отчасти вследствие того, что в различных странах действуют различные технические стандарты о допустимой массе и габаритах, а отчасти вследствие того, что некоторые перевозчики в погоне за прибылью сокращают число рейсов, перегружая транспортные средства.

В то же время неоднократные задержки и инспекции на границах и существование внутренних станций взвешивания для международных транспортных средств тормозит процесс повышения эффективности перевозок. Перевозчики просят упростить порядок взвешивания и сократить количество взвешиваний и инспекций в странах.

Какого-либо международного или регионального стандарта, регулирующего массу и габариты транспортных средств, которым разрешено двигаться по дорогам, не существует. Страны-члены пытаются согласовать или унифицировать стандарты на субрегиональном уровне. Двухсторонние соглашения о международных автомобильных перевозках, как правило, требуют от перевозчиков соблюдения внутренних стандартов принимающих стран, которые в большинстве случаев отличаются от стандартов стран, к которым приписаны перевозчики.

2. Цель

Для здорового и устойчивого развития международных автомобильных перевозок в регионе было бы целесообразно унифицировать на двустороннем, трехстороннем, четырехстороннем и субрегиональном уровнях допустимые массы и габариты транспортных средств, включая нагрузку на ось.

3. Процесс

Одним из практических подходов могла бы стать унификация таких стандартов на основе двусторонних и многосторонних, в том числе трехсторонних, четырехсторонних и субрегиональных договоренностей.

Кроме того, страны-члены, возможно, подумают о создании системы контроля за перегружаемыми транспортными средствами путем заключения двусторонних и многосторонних соглашений. Эта система контроля могла бы предусматривать взимание штрафов вкупе с предупреждениями и временным приостановлением действий разрешений на перевозку.

F. Регистрация транспортных средств и техпаспорта

1. Суть вопроса

В настоящее время страны – члены ЭСКАТО опираются на двусторонние или многосторонние соглашения применительно к регистрации взаимопризнанных транспортных средств и их техпаспортам. Вместе с тем по-прежнему широко распространено использование алфавита национальных языков в регистрационных свидетельствах и на номерных знаках. Это вызывает трудности, когда пограничные власти пытаются выдать разрешение на въезд транспортных средств. Это также причиняет неудобство дорожной полиции и еще более усложнит обстановку после того, как будут внедрены электронные системы выдачи разрешений.

В целях взаимного признания регистрационных свидетельств, выдаваемых на транспортные средства, необходимо использовать стандартизированные знаки отличия государства регистрации, подробные требования к техническому состоянию и периодическим инспекциям транспортных средств, а также стандартизированные номерные регистрационные знаки или маркировки транспортных средств. Номерные регистрационные знаки или маркировки должны содержать либо арабские числа, либо арабские числа и заглавные латинские буквы в соответствии с Конвенцией о дорожном движении [1968 года].

2. Цель

Следует поощрять принятие стандартов на выдаваемые регистрационные свидетельства, номерные знаки или маркировки, а также опознавательные знаки стран, предусмотренные в Конвенции о дорожном движении [1968 года].

3. Процесс

Странам, которые еще не стали договаривающимися сторонами Конвенции о дорожном движении [1968 года], необходимо принять меры по присоединению к ней.

Страны, которые, возможно, столкнутся с трудностями в присоединении к этой Конвенции в ближайшем будущем, могут подумать о внедрении стандартов, предусмотренных в этой Конвенции, а также об использовании других механизмов, соответствующих положениям этой Конвенции, и попытаться избегать использования других стандартов в рамках каких-либо двусторонних и многосторонних соглашений, которые они, возможно, заключат.

II. Ключевые механизмы упрощения процедур международных автомобильных перевозок

В регионе на национальном, субрегиональном и региональном уровнях накоплены неоценимый опыт и богатые знания применительно к успешному и не совсем успешному осуществлению стратегий как по разработке, так и последующему осуществлению транспортных соглашений. Для того чтобы сфокусировать совместные усилия, развивать сотрудничество и обмениваться опытом между странами-членами, предлагаются следующие ключевые механизмы.

А. Создание эффективно функционирующего правового режима

Ключевую роль призваны сыграть международные конвенции, а также субрегиональные и двусторонние соглашения.

1. Создание региональной сети юрисконсультов по упрощению процедур перевозок

Содействие и осуществление международных конвенций по упрощению процедур, разработка и осуществление субрегиональных соглашений, заключение двусторонних соглашений и согласование документации и процедур – все это зависит от национальных, субрегиональных и международных юрисконсультств. А поэтому региональная сеть региональных и субрегиональных специалистов в вопросах переговоров и юрисконсультств от правительств, транспортных ассоциаций и научных кругов могла бы сыграть жизненно важную роль путем консультирования и содействия согласованию и координации различных правовых инструментов, касающихся упрощения процедур перевозок.

По линии этой сети страны-члены и субрегиональные организации/учреждения будут в состоянии делать следующее:

- обмениваться информацией;
- координировать деятельность между собой;
- выявлять области правовых коллизий между различными субрегиональными соглашениями и их последствия;
- предлагать пути решения правовых коллизий в географически близких друг к другу странах;
- предлагать пути установления сообщений между странами в различных субрегионах на основе различных субрегиональных соглашений;
- обмениваться опытом.

Эта сеть могла бы также содействовать пропаганде международных конвенций об упрощении процедур, а также разработке и осуществлению субрегиональных соглашений по упрощению процедур и оказывать помощь в выработке и совершенствовании двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок. Она бы стала сетью основного коллектива профессионалов в правовых вопросах, касающихся упрощения процедур автомобильных перевозок в регионе, обеспечивая правовое сопровождение процесса разработки и осуществления соглашений.

Эта сеть могла бы обмениваться информацией через электронные сообщения, по линии семинаров, профессиональной подготовки, совещаний экспертов, групповых и отдельных исследований. Секретариат ЭСКАТО мог бы оказывать секретариатскую и финансовую поддержку сети на протяжении нескольких лет. В долгосрочном плане сеть будет действовать независимо при секретариатской поддержке ЭСКАТО и проводить исследования по просьбе государственных учреждений ЭСКАТО и других организаций/учреждений.

2. Присоединение к отдельным международным конвенциям по упрощению процедур

В резолюции 48/11 Комиссии страны региона могут найти общий и согласованный набор стандартов в области упрощения процедур международных наземных перевозок в виде начального набора конвенций⁸⁵, к которым могут присоединиться страны в регионе ЭСКАТО.

После проведения в 2006 году секретариатом по просьбе Комиссии исследования было внесено предложение добавить три дополнительных международных правовых документа к тем, которые были рекомендованы в резолюции 48/11:

- а) Протокол к Конвенции о Договоре о международной дорожной перевозке грузов, 1978 год;
- б) пересмотренная Киотская конвенция об упрощении и согласовании таможенных процедур, 1999 год;
- с) Конвенция о временном ввозе (Стамбульская конвенция), 1990 год.

Вместе взятые, эти 10 международных правовых инструментов могли бы послужить твердой основой для упрощения и согласования региональных инициатив по упрощению процедур в соответствии с международными стандартами.

Странам-членам, которые еще не присоединились к основным конвенциям с внесенными в них поправками, необходимо рассмотреть такую возможность. Если присоединение связано с продолжительным процессом вследствие внутренних процедур, то в этом случае странам-членам необходимо рассмотреть возможность внедрения в качестве переходной меры набора стандартов, предусмотренных в конвенциях на уровне национального законодательства.

Эффективное осуществление международных конвенций имеет такое же важное значение, как и присоединение к ним. Странам-членам

⁸⁵ Конвенция о дорожном движении, 1968 год; Конвенция о дорожных знаках и сигналах, 1968 год; Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), 1975 год; Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств, 1956 год; Таможенная конвенция о контейнерах, 1972 год; Международная конвенция по согласованию условий проведения контроля грузов на границе, 1982 год; и Конвенция о Договоре о международной дорожной перевозке грузов (КД-ПГ), 1956 год.

необходимо пересмотреть обязательства по международным конвенциям, а также действующие у них законодательства и практику и внести в необходимых случаях изменения в свои законодательства, документацию и процедуры, касающиеся международных автомобильных перевозок.

3. Субрегиональные соглашения

Основным предназначением субрегиональных соглашений, касающихся упрощения процедур международных автомобильных перевозок, является открытие движение в субрегионах, согласование и упрощение формальностей и процедур и установление общих стандартов при соблюдении положений международных конвенций. Эффективное осуществление субрегиональных соглашений стало для большинства стран-членов в регионе важной, но в то же время трудной задачей.

Осуществление субрегиональных соглашений предусматривает участие многих министерств и органов. Это также требует внесения поправок во внутреннее законодательство, действующие формальности и процедуры, а также функции некоторых учреждений и органов. Для осуществления таких соглашений требуется твердая политическая поддержка со стороны стран-членов. Кроме того, необходима финансовая и техническая поддержка международных организаций и учреждений. Следует активизировать информационно-просветительскую работу в регионе с тем, чтобы привлечь внимание национальных правительств и международного сообщества к этому важному вопросу.

4. Двусторонние соглашения

С учетом трудностей в применении положений и осуществлении многочисленных двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок, с которыми сталкиваются многие страны региона, необходимо, по возможности, использовать региональную стратегию для применения положений международных конвенций и субрегиональных соглашений и использования двусторонних соглашений в целях охвата тех областей, в которых деятельность по линии международных конвенций и субрегиональных соглашений невозможна. Разработка типового руководства с рекомендуемой структурой стандартов для двусторонних соглашений, касающихся международных автомобильных перевозок, могла бы оказать странам-членам помощь в более эффективной разработке и осуществлении многочисленных двусторонних соглашений при обеспечении большей степени согласования.

В. Более широкое применение новых технологий

Применение новых технологий, в том числе информационно-коммуникационной технологии, может в немалой степени активизировать процесс упрощения процедур автомобильных перевозок. Следует и впредь содействовать строительству современных пунктов пересечения границ и развитию международного автомобильного транспорта, оснащенного новыми технологиями и электронными системами декларирования. Использование новых технологий в целях упрощения процедур контроля за пересечением границ при международных автомобильных перевозках по-прежнему представляет собой относительно новый вид деятельности в регионе. До того, как в полной мере будут задействованы такие технологии, необходимо внести

поправки в законодательство и упростить действующие формальности и процедуры. Следует содействовать обмену накопленным в регионе опытом новаторского и комплексного применения новых технологий применительно к таможенной очистке и досмотру в случае международных автомобильных перевозок, что может привести к более высокой степени согласования в регионе.

C. Организация профессиональной подготовки применительно к международным автомобильным перевозкам

Необходимо организовывать профессиональную подготовку всех сторон, в том числе представителей органов, ответственных за разработку политики, работников управленческого звена и водителей в контексте международных автомобильных перевозок, что является неотъемлемой частью региональных стратегических рамок, с тем, чтобы они могли компетентно выполнять свои обязанности в процессе международных операций. В среднесрочном-долгосрочном планах желательно создать национальные учебные заведения для представителей органов, ответственных за разработку политики, работников управленческого звена и водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки. Однако в Южной и Юго-Восточной Азии субрегиональные учебные заведения, которые организуют, прежде всего, курсы по субрегиональным операциям, оказались бы более полезными и эффективными в краткосрочном плане и помогли бы преодолеть некоторые из препятствий в области финансов и развития потенциала. В Центральной и Западной Азии, где имеются более тесные связи с Европой, учебная подготовка по вопросам субрегиональных перевозок могла бы проводиться параллельно с курсами по вопросам межрегиональных перевозок.

Секретариат ЭСКАТО мог бы оказывать помощь в определении основных предметов, которые должны быть включены в учебные планы учебных заведений с тем, чтобы содействовать установлению общих стандартов профессиональной подготовки.

D. Создание/укрепление национальных координационных механизмов по упрощению процедур

В целях эффективного решения задач, связанных с упрощением процедур перевозок, необходимо применять всеохватывающий и комплексный подход с привлечением соответствующих государственных министерств/учреждений и частного сектора. Такое взаимодействие играет решающую роль в разработке и осуществлении различных мер по упрощению процедур. В некоторых странах региона ЭСКАТО уже функционируют координационные механизмы, которые могли бы выполнять все требуемые задачи, и их следует и впредь укреплять в целях обеспечения их 100-процентной эффективности. Кроме того, следует разработать механизмы по содействию обмену опытом.

E. Содействие организации совместного контроля в местах пересечения границ

Совместный контроль в местах пересечения границ на двустороннем уровне, включая очистку по принципу «единого окна», комплексный досмотр, совместный таможенный контроль, организацию срочной очистки

определенных видов грузов (к примеру, скоропортящихся грузов) на взаимной основе и сокращение числа органов контроля в местах пересечения границ, должны занимать в соответствии с международными стандартами первое место в повестке дня. Вместе с тем необходимо в полной мере признать сложность организации совместного контроля и наличие различного порядка осуществления различными пограничными контрольно-пропускными пунктами совместного контроля; а поэтому, прежде чем приступить к организации совместного контроля, необходимо провести конкретные исчерпывающие и подробные исследования и работу по каждому пограничному контрольно-пропускному пункту. В связи с этим обмен опытом между странами-членами мог бы помочь в выработке оптимального стандарта, исходя из инфраструктуры и операций.

Ф. Содействие созданию экономических зон в местах пересечения границ, «сухих портов» и центров логистики

Недавние тенденции в создании свободных экономических зон и совместных свободных экономических зон в местах пересечения границ, а также «сухих портов» и центров логистики открыли для пограничных органов контроля и предприятий автомобильного транспорта новые возможности для преодоления множества препятствий, стоящих на пути международных автомобильных перевозок. Необходимо использовать потенциальные преимущества упрощения процедур международных автомобильных перевозок и логистики.

Г. Дальнейшее применение инструментов по упрощению процедур

Такие инструменты упрощения процедур, как методология «время/стоимость-расстояние», могли бы помочь выявить препятствия на пути международных перевозок, а также находить возможные пути выхода из трудного положения. Следует содействовать их более широкому распространению и пропаганде при поддержке транспортных министерств, предприятий транспорта и других органов контроля. Использование инструментов упрощения процедур могло бы помочь в доработке проектов и оценке полученных выгод.

*Пятое пленарное заседание
23 мая 2012 года*

Резолюция 68/5

Годы действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе по применению космической технологии и географической информационной системы для уменьшения опасности бедствий и устойчивого развития, 2012-2017 годы⁸⁶

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,

признавая важность регионального сотрудничества в областях уменьшения опасности бедствий и управления рисками бедствий, а также окружающей среды и развития,

⁸⁶ См. Пункты 154-174 выше. См. также пункты 110-137 выше.

будучи убеждена, что применение космической технологии и географической информационной системы вносит значительный вклад в решение вопросов, касающихся уменьшения опасности бедствий и управления рисками бедствий, а также окружающей среды и развития,

учитывая усилия по укреплению регионального сотрудничества в области применения космической технологии и географической информационной системы, такие, как Азиатско-тихоокеанский региональный форум космических агентств, созданный в 1993 году, который развернул такие инициативы, как «Часовой Азии», Космическая техника в целях охраны окружающей среды, Региональный обзор готовности к ключевым миссиям по вопросам климата, а также Азиатско-тихоокеанская организация космического сотрудничества,

принимая к сведению вклад Пекинского отделения Платформы Организации Объединенных Наций для использования космической информации в целях предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и экстренного реагирования (СПАЙДЕР-ООН) в процесс предоставления для стран Азиатско-Тихоокеанского региона всех видов космической информации и услуг, касающихся борьбы с бедствиями, для поддержки полного цикла борьбы с бедствиями,

также принимая во внимание вклад «Часовой Азии» в дело борьбы с бедствиями в Азиатско-Тихоокеанском регионе, выражающийся в том, что он объединяет космические агентства и учреждения по борьбе с бедствиями, а также с удовлетворением отмечая, что заключительный этап этой инициативы начнется в 2013 году, целью которой является создание всесторонней системы поддержки для борьбы с бедствиями,

признавая мероприятия по наращиванию потенциала и развитию, проводимые Центром по образованию в области космической науки и техники в Азиатско-Тихоокеанском регионе в целях оказания помощи членам в наращивании их знаний о космических технологиях и географической информационной системе,

признавая вклад Региональной программы применения космической техники в целях устойчивого развития в качестве важной инициативы ЭСКАТО в содействии региональному сотрудничеству в области применения космической техники, который она вносит с помощью своей образовательной и учебной сети,

принимая во внимание необходимость активизации усилий на национальном и региональном уровнях, с тем чтобы более практично и оперативно использовать космическую технологию и географическую информационную систему для поддержки уменьшения опасности бедствий и управления рисками бедствий, а также адаптации к изменению климата и смягчению его последствий, а также для решения вопросов, связанных с окружающей средой и развитием в таких общественно полезных областях, как рациональное использование водных ресурсов, продовольственная безопасность, здравоохранение, мониторинг лесов и биологическое разнообразие,

1. *провозглашает* период с 2012 года по 2017 год Годами действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе по применению космической технологии и географической информационной системы для уменьшения опасности бедствий и устойчивого развития, который начнется в первый день Всемирной недели космоса – 4 октября 2012 года;

2. *постановляет*, что целями Годов действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе станут активизация усилий на национальном и региональном уровнях, чтобы расширить и углубить вклад космической технологии и географической информационной системы в решении вопросов, касающихся уменьшения опасности бедствий и управления рисками бедствий, а также окружающей среды и развития, путем активизации соответствующих мероприятий на национальном, субрегиональном и региональном уровнях;

3. *приветствует* предложение организовать межправительственное совещание по подготовке плана действий для Годов действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которое примет у себя одно из государств-членов в конце 2012 года;

4. *призывает* всех членов и ассоциированных членов принять активное участие в этом межправительственном совещании и в процессе подготовки к нему;

5. *предлагает* органам и специализированным учреждениям Организации Объединенных Наций, а также межправительственным, региональным и субрегиональным организациям и другим заинтересованным сторонам принять участие в этом межправительственном совещании и внести вклад в процесс подготовки к нему;

6. *приглашает* членов пользоваться программами, предлагаемыми Центром по образованию в области космической науки и техники в Азиатско-Тихоокеанском регионе для наращивания потенциала в области космических технологий и географической информационной системы;

7. *призывает* оказывать постоянную поддержку мероприятиям в рамках Региональной программы применения космической техники в целях устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе в деле содействия применению космической техники;

8. *призывает* страны-члены проводить мероприятия, связанные с Годами действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в том числе:

а) организовывать практикумы в сотрудничестве с органами Организации Объединенных Наций, региональными и субрегиональными организациями, такими, как Азиатско-тихоокеанский форум космических агентств, Азиатско-тихоокеанская организация космического сотрудничества и Азиатский банк развития;

б) содействовать таким инициативам, как «Часовой Азии», Космическая техника в целях охраны окружающей среды, Региональный обзор готовности для ключевых миссий по вопросам климата и эксперименты Азии/Океании в области Глобальных навигационных спутниковых систем, которые включают Квазизенитную спутниковую систему;

9. *предлагает* всем соответствующим специализированным учреждениям и органам системы Организации Объединенных Наций, а также межправительственным, региональным и субрегиональным организациям и другим заинтересованным сторонам принять меры в поддержку Годов действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе;

10. *просит* Исполнительного секретаря содействовать организации мероприятий в рамках Годов действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе в сотрудничестве с другими региональными инициативами;

11. *также просит* Исполнительного секретаря представить Комиссии доклад о прогрессе, достигнутом в осуществлении настоящей резолюции, на ее семьдесят второй сессии, а на ее семьдесят четвертой сессии – доклад о ходе реализации целей Годов действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

*Пятое пленарное заседание
23 мая 2012 года*

Резолюция 68/6

Подготовка Азиатско-Тихоокеанского региона к специальной сессии Генеральной Ассамблеи по Международной конференции по народонаселению и развитию в период после 2014 года⁸⁷

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,

ссылаясь на то, что в своей резолюции 65/234 от 22 декабря 2010 года Генеральная Ассамблея постановила созвать специальную сессию в ходе своей шестьдесят девятой сессии для оценки хода осуществления Программы действий Международной конференции по народонаселению и развитию⁸⁸ и возобновления политической поддержки действий, необходимых для достижения всех целей Программы действий,

ссылаясь также на то, что в той же резолюции Генеральная Ассамблея призвала Фонд Организации Объединенных Наций в области народонаселения провести оперативный обзор хода осуществления Программы действий и предложила всем другим соответствующим организациям и органам системы Организации Объединенных Наций внести надлежащий вклад в проведение специальной сессии, а также в подготовку к ней,

ссылаясь далее на то, что в той же резолюции Генеральная Ассамблея также рекомендовала правительствам провести обзоры достигнутого прогресса и трудностей, которые встретились при осуществлении Программы

⁸⁷ См. пункты 175-203 выше.

⁸⁸ Доклад Международной конференции по народонаселению и развитию, Каир, 5-13 сентября 1994 года (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под No. R.95.XIII.18), глава I, резолюция 1, приложение.

действий на всех уровнях, особенно на национальном уровне и на уровне международного сотрудничества,

ссылаясь на свою резолюцию 66/12 от 19 мая 2010 года о шестой Азиатско-тихоокеанской конференции по народонаселению, в которой она просила Исполнительного секретаря созвать шестую Азиатско-тихоокеанскую конференцию по народонаселению в 2012 году в Бангкоке в сотрудничестве с Фондом Организации Объединенных Наций в области народонаселения и другими соответствующими организациями системы Организации Объединенных Наций,

принимая к сведению предлагаемые региональные подготовительные мероприятия, которые будут осуществляться секретариатом в сотрудничестве с Фондом Организации Объединенных Наций в области народонаселения в поддержку членов и ассоциированных членов в ходе подготовки к специальной сессии,⁸⁹

учитывая важную связь между Международной конференцией по народонаселению и развитию и Азиатско-тихоокеанской конференцией по народонаселению и необходимость согласовывать проведение предстоящей шестой Азиатско-тихоокеанской конференции по народонаселению с глобальным процессом, предшествующим специальной сессии, для обеспечения синергии и воздействия,

1. *постановляет* отложить проведение шестой Азиатско-тихоокеанской конференции по народонаселению в Бангкоке на 2013 год в целях использования Конференции в качестве межправительственной платформы для региональной подготовки к специальной сессии Генеральной Ассамблеи по Международной конференции по народонаселению и развитию в период после 2014 года;

2. *постановляет также*, что важные вопросы народонаселения и развития, такие, как а) охрана полового и репродуктивного здоровья, включая здоровье матерей, планирование семьи и предупреждение и лечение ВИЧ и других заболеваний, передающихся половым путем; b) равенство полов и улучшение положения женщин; c) старение населения; d) международная миграция; e) урбанизация; f) образование; и g) региональное и международное сотрудничество в области народонаселения и развития, следует рассматривать в работе шестой Азиатско-тихоокеанской конференции по народонаселению в качестве части процесса оценки хода осуществления Программы действий Международной конференции по народонаселению и развитию⁸⁸ и выработки рекомендаций относительно мер, требующихся на всех уровнях для полного достижения ее целей и показателей, с уделением особого внимания ускорению процесса сокращения показателей материнской смертности и доступу к информации и службам охраны репродуктивного и полового здоровья для всех, особенно в интересах молодежи и уязвимых групп населения;

3. *постановляет далее*, что итоги шестой Азиатско-тихоокеанской конференции по народонаселению будут служить вкладом региона в

⁸⁹ См. E/ESCAP/68/2, пункт 113.

проведение специальной сессии Генеральной Ассамблеи по Международной конференции по народонаселению и развитию в период после 2014 года;

4. *подчеркивает* необходимость того, чтобы все члены и ассоциированные члены возобновили приверженность делу полного осуществления Программы действий Международной конференции по народонаселению и развитию⁸⁸;

5. *подчеркивает также*, что странам-получателям следует эффективно использовать финансовые ресурсы для достижения национальных целей в области народонаселения и развития с тем, чтобы содействовать донорам в принятии обязательств в отношении дополнительных ресурсов для программ;

6. *придает* особое значение необходимости обеспечения дополнительных потоков ресурсов от международного сообщества, включая страны-доноры, для осуществления Программы действий Международной конференции по народонаселению и развитию;

7. *подчеркивает* необходимость того, чтобы укрепление национального потенциала в сфере народонаселения и развития и передача надлежащей технологии и ноу-хау в интересах развивающихся стран стали основными целями и центральными мероприятиями международного сотрудничества на программном уровне. Следует подчеркнуть, что к международному сообществу был обращен призыв рассмотреть такие меры, как передача технологии развивающимся странам для подготовки и распространения высококачественных предметов для охраны репродуктивного здоровья, чтобы повысить степень самообеспеченности этих стран;

8. *предлагает* всем членам и ассоциированным членам провести национальные обзоры хода осуществления Программы действий и трудностей, встречающихся в процессе этого;

9. *просит* Исполнительного секретаря:

а) подготовить региональный обзор на основе национальных обзоров хода осуществления Программы действий и трудностей, встречающихся в процессе этого, для рассмотрения на шестой Азиатско-тихоокеанской конференции по народонаселению;

б) сообщить Комиссии на ее семьдесят первой сессии об осуществлении настоящей резолюции.

*Пятое пленарное заседание
23 мая 2012 года*

Резолюция 68/7

Азиатско-тихоокеанское десятилетие инвалидов, 2013-2022 годы⁹⁰

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,

⁹⁰ См. пункты 175-203 выше.

напоминая о Всемирной программе действий в отношении инвалидов,⁹¹ Стандартных правилах обеспечения равных возможностей для инвалидов⁹² и Конвенции о правах инвалидов,⁹³

напоминая также о предыдущих резолюциях Генеральной Ассамблеи о международно согласованных целях, включая Цели развития тысячелетия, в которых Ассамблея признала коллективную ответственность правительств поддерживать принципы человеческого достоинства, равенства и справедливости на глобальном уровне и подчеркнула обязанность стран-членов в целях достижения большей справедливости и равенства для всех, особенно инвалидов,

ссылаясь на свои резолюции 48/3 от 23 апреля 1992 года и 58/4 от 22 мая 2002 года, в которых она провозгласила Азиатско-тихоокеанское десятилетие инвалидов с 1993 года по 2012 год и его продление с 2003 года по 2012 год, а также создание Целевого фонда Организации Объединенных Наций для Азиатско-тихоокеанского десятилетия инвалидов,

выражая признательность членам и ассоциированным членам, а также другим заинтересованным сторонам в Азиатско-Тихоокеанском регионе, включая инвалидов, за их приверженность делу поощрения прав инвалидов, в том числе путем их финансового вклада в вышеупомянутый фонд и другие фонды,

признавая положительное влияние предыдущих региональных десятилетий в плане увеличения национальных действий в отношении прав инвалидов, отмечая при этом, что многие проблемы остаются нерешенными,

подчеркивая важность опирающегося на участие, всеобъемлющего, секторального подхода в целях эффективной реализации Конвенции о правах инвалидов, особенно с учетом активного и значимого участия инвалидов,

признавая, что имели место значительные улучшения в политической, социальной и экономической среде, которые способствовали укреплению прав инвалидов, и что технологический прогресс, в том числе информационно-коммуникационные технологии, стали играть значительную роль в плане поощрения, защиты и обеспечения прав инвалидов,

принимая во внимание рекомендацию Комитета по социальному развитию на его второй сессии о том, что Комиссия провозглашает новое десятилетие с 2013 года по 2022 год, направленное на поощрение прав инвалидов,⁹⁴ с целью решения как оставшихся, так и возникающих проблем,

вновь подтверждая важность Межправительственного совещания высокого уровня по окончательному обзору осуществления Азиатско-тихоокеанского десятилетия инвалидов, 2003-2012 годы, которое будет

⁹¹ A/37/351/Add.1 и Corr.1, приложение, раздел. VIII, рекомендация I (IV).

⁹² Резолюция 48/96 Генеральной Ассамблеи, приложение.

⁹³ Резолюция 61/106 Генеральной Ассамблеи, приложение I.

⁹⁴ E/ESCAP/67/11, пункт 1.

организовано правительством Республики Корея в Инчхоне с 29 октября по 2 ноября 2012 года, которым завершится Азиатско-тихоокеанское десятилетие инвалидов, 2003-2012 годы, и которое, как ожидается, примет стратегические рамки действий для нового десятилетия, 2013-2022 годы,

отмечая важность механизмов, в том числе национального финансирования и международного сотрудничества, в поддержку полного и эффективного осуществления нового десятилетия, 2013-2022 годов,

выражая признательность за предложение о создании в Республике Корея многостороннего целевого фонда доноров, который будет называться Фондом «Сделайте правильный выбор» и который будет инициирован и размещаться в Республике Корея и будет основан на государственно-частном партнерстве в поддержку успешной реализации нового десятилетия, 2013-2022 годов,

1. *провозглашает* период с 2013 по 2022 годов Азиатско-тихоокеанским десятилетием инвалидов с целью рассмотрения как нерешенных, так и новых проблем, поощрения, защиты и обеспечения прав инвалидов, активизации ратификации и осуществления Конвенции о правах инвалидов,⁹⁵ достижения Целей развития тысячелетия и программы действий Организации Объединенных Наций после 2015 года;

2. *настоятельно призывает* всех членов и ассоциированных членов принять активное участие в работе Межправительственного совещания высокого уровня и рассмотреть и принять стратегические рамки осуществления Десятилетия, которые основаны на общих принципах и обязательствах, предусмотренных в Конвенции о правах инвалидов;

3. *предлагает* всем членам и ассоциированным членам Комиссии, международным агентствам помощи в целях развития и частному сектору принять меры для обеспечения успешной реализации Азиатско-тихоокеанского десятилетия инвалидов, 2013-2022 годы;

4. *просит* Исполнительного секретаря оказать поддержку членам и ассоциированным членам по их просьбе, в том числе посредством наращивания потенциала и технической помощи, в разработке и реализации национальных программ и международного сотрудничества в ходе предстоящего Десятилетия;

5. *также просит* Исполнительного секретаря представить Комиссии доклад на ее шестьдесят девятой сессии и раз в три года после этого до конца Десятилетия о прогрессе в деле осуществления настоящей резолюции.

*Пятое пленарное заседание
23 мая 2012 года*

Резолюция 68/8

Обеспечение более слаженной координации в системе Организации Объединенных Наций и расширение сотрудничества с региональными организациями в интересах содействия развитию в регионе⁹⁵

⁹⁵ См. пункты 241-245 выше.

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,

ссылаясь на резолюцию 62/208 Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 2007 года, в которой Ассамблея, в частности, призвала систему развития Организации Объединенных Наций укреплять в необходимых случаях и в соответствии со своими соответствующими мандатами сотрудничество с региональными и субрегиональными межправительственными организациями и региональными банками и просила региональные комиссии в впредь развивать свой аналитический потенциал в поддержку инициатив в области развития на страновом уровне по просьбе программных стран и содействовать мерам по обеспечению более интенсивного межучрежденческого взаимодействия на региональном и субрегиональном уровнях,

также ссылаясь на резолюцию 1998/46 Экономического и Социального Совета от 31 июля 1998 года о дальнейших мерах по перестройке и активизации деятельности Организации Объединенных Наций в экономической, социальной и смежной областях, в которой Совет вновь подтвердил роль региональных комиссий в качестве региональных форпостов Организации Объединенных Наций и призвал к тесному сотрудничеству между комиссиями и другими соответствующими региональными органами в целях дополнительного укрепления элементов взаимодополняемости между своими соответствующими программами работы,

далее ссылаясь на свою резолюцию 60/1 от 28 апреля 2004 года о Шанхайской декларации, в которой члены и ассоциированные члены вновь подчеркнули уникальную роль Комиссии как наиболее представительного органа для Азиатско-Тихоокеанского региона и ее всеобъемлющий мандат как основного центра общего экономического и социального развития в системе Организации Объединенных Наций для Азиатско-Тихоокеанского региона и вновь заявили о своей приверженности делу расширения субрегионального и регионального сотрудничества в целях содействия устойчивому развитию в Азиатско-Тихоокеанском регионе,

признавая, что региональные аспекты развития играют решающую роль в эффективном и скоординированном решении постоянно увеличивающегося числа региональных и глобальных вопросов и что меры на региональном уровне приобретают все большую значимость, выступая буфером в случае глобальных потрясений и кризисов,

подчеркивая важное значение регионального и субрегионального уровней как одного из важнейших основных условий эффективного глобального управления, поскольку они служат важнейшим звеном между глобальным и национальным уровнями, прежде всего в контексте проводящихся дискуссий по комплексному подходу к устойчивому развитию и повестке дня развития на период после 2015 года,

подчеркивая значительную роль, которую региональные комиссии играют в качестве части институционального ландшафта в каждом регионе путем осуществления нормотворческих, информационно-просветительских и аналитических функций, а также оперативной деятельности, которые носят взаимодополняющий и взаимоусиливающий характер, и в качестве важных

форумов для выражения региональной и субрегиональной позиций по глобальным вопросам и достижения консенсуса в каждом регионе,

признавая важное значение региональных координационных механизмов в содействии расширению сотрудничества в регионе между учреждениями системы Организации Объединенных Наций и совместной работе в направлении повышения степени последовательности политики, а также эффективности и действенности программ,

принимая к сведению результаты независимого исследования под названием «Региональные аспекты развития и система Организации Объединенных Наций»⁹⁶, организованное региональными комиссиями,

1. *выражает* Исполнительному секретарю и исполнительным секретарям других региональных комиссий признательность за организацию независимого исследования под названием «Региональные аспекты развития и система Организации Объединенных Наций» и призывает ее распространить информацию о результатах и рекомендациях исследования среди членов и ассоциированных членов Комиссии;

2. *предлагает* учреждениям Организации Объединенных Наций, в необходимых случаях, работать сообща в поддержку осуществления рекомендаций независимого исследования относительно регионализма как одного из основных условий многосторонности и необходимости целостной региональной стратегии развития, содержащихся в приложении к настоящей резолюции;

3. *просит* Исполнительного секретаря

a) работать по линии Азиатско-тихоокеанского регионального координационного механизма и по консультации с государствами-членами и другими соответствующими организациями, действующими в Азиатско-Тихоокеанском регионе на региональном и субрегиональном уровнях, в направлении осуществления рекомендаций с тем, чтобы участие системы Организации Объединенных Наций в деятельности таких организаций носило целостный и стратегически скоординированный характер и было направлено на содействие региональным усилиям по интеграции;

b) представить Комиссии на ее шестьдесят девятой сессии доклад о ходе осуществления настоящей резолюции.

*Пятое пленарное заседание
23 мая 2012 года*

Приложение

Рекомендация 1

Регионализм как одно из основных условий многосторонности

⁹⁶ Экономическая комиссия для Африки, Европейская экономическая комиссия, Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна, Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана и Экономическая и социальная комиссия для Западной Азии (Нью-Йорк, ноябрь 2011 года), см. по адресу: <https://www.un.org/regionalcommissions/PrintRegionalDimensionStudy.pdf>.

Системе Организации Объединенных Наций необходимо признать важное значение регионализма и его огромный потенциал в качестве одного из основных условий многосторонности. Налицо все более уверенное управление на региональном уровне, что имеет немаловажные последствия для управления в мире. Все большая значимость региональных аспектов развития и их решающая роль в качестве жизненно важной, эффективной и действенной связи между глобальным и национальным уровнями должно быть признано и учитываться во всех процессах глобального развития.

Рекомендация 2

Необходимость целостной региональной стратегии развития

Большое число ооновских и неооновских организаций, прежде всего региональных комиссий, работает на региональном уровне. Взаимодействие системы Организации Объединенных Наций с региональными организациями приобретает наибольшую ценность и значимость тогда, когда усилия носят целостный и стратегически скоординированный характер и вписываются в более широкие всеохватывающие рамки сотрудничества с организациями-партнерами. Организациям системы Объединенных Наций, работающим сообща в каждом регионе, необходимо координировать свою деятельность в рамках общей коллективной стратегии участия с организациями-партнерами и заинтересованными сторонами с учетом специфики и первоочередных задач каждого региона. Региональные комиссии, являясь региональными ветвями Организации Объединенных Наций, обладая соответствующими организаторскими полномочиями и играя соответствующую роль в качестве всерегиональных межправительственных платформ Организации Объединенных Наций, призваны сыграть центральную роль в разработке и осуществлении таких стратегий.

Резолюция 68/9

Круг ведения Консультативного комитета постоянных представителей и других представителей, назначенных членами Комиссии⁹⁷

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,

ссылаясь на свою резолюцию 67/15 о среднесрочном обзоре функционирования конференционной структуры Комиссии, в которой она постановила изучить пути укрепления роли Консультативного комитета постоянных представителей и других представителей, назначенных членами Комиссии, и поручить Консультативному комитету эту задачу, а также провести обзор круга ведения Консультативного комитета,

рассмотрев доклад Консультативного комитета⁹⁸,

- 1. принимает к сведению доклад Консультативного комитета⁹⁸,*
- 2. утверждает круг ведения Консультативного комитета, содержащийся в приложении к настоящей резолюции.*

*Пятое пленарное заседание
23 мая 2012 года*

⁹⁷ См. Пункты 278-286 выше.

⁹⁸ E/ESCAP/68/19.

Приложение

Круг ведения Консультативного комитета постоянных представителей и других представителей, назначенных членами Комиссии

Консультативный комитет постоянных представителей, назначенных членами Комиссии, выполняет следующие функции:

- a) укрепляет тесное сотрудничество и обеспечивает консультации между государствами-членами и секретариатом, включая предоставление консультативных услуг и руководства для принятия во внимание Исполнительным секретарем в ходе выполнения своей деятельности;
- b) служит совещательным форумом для обмена мнениями по существу и обеспечивает руководство по формулированию повестки дня ЭСКАТО и в связи с экономическими и социальными тенденциями, которые имеют воздействие на Азиатско-Тихоокеанский регион;
- c) предоставляет консультации и помощь Исполнительному секретарю в подготовке предложений по стратегическим рамкам, программе работы и основным темам для сессий Комиссии в соответствии с руководящими указаниями, которые дает Комиссия;
- d) получает на регулярной основе информацию по вопросам административного и финансового функционирования Комиссии;
- e) предоставляет консультации и помощь Исполнительному секретарю в мониторинге и оценке осуществления программы работы Комиссии и распределении ресурсов;
- f) рассматривает проект календаря мероприятий до его предоставления ежегодной сессии Комиссии;
- g) предоставляет консультации и помощь Исполнительному секретарю по предварительным повесткам дня сессий Комиссии и вспомогательных комитетов Комиссии в соответствии с необходимостью обеспечения ориентированной на результаты и сфокусированной повестке дня, соответствующей первоочередным задачам развития государств-членов, в том виде, которые были определены ими, а также в соответствии с положениями главы II правил процедуры;
- h) предоставляет консультации и помощь Исполнительному секретарю в отношении определения новых экономических и социальных вопросов и других соответствующих вопросов для включения предварительной повестки дня Комиссии и по формулированию аннотированных предварительных повесток дня сессий Комиссии;
- i) получает информацию о сотрудничестве ЭСКАТО и соответствующих договоренностях с другими международными и региональными организациями, в частности о программах долгосрочного сотрудничества и совместных инициативах, включая те, которые будут предложены Исполнительным секретарем и осуществлены под эгидой Регионального механизма сотрудничества;
- j) выполняет любые другие задачи, которые могут быть ему поручены Комиссией.

Резолюция 68/10

Усиление региональной экономической интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе⁹⁹

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,

вновь подтверждая свою уникальную роль в качестве наиболее представительного органа для Азиатско-Тихоокеанского региона и свой всеохватывающий мандат, заключающийся в выполнении функций основного общего центра экономического и социального развития в рамках системы Организации Объединенных Наций для Азиатско-Тихоокеанского региона,

ссылаясь на итоги первой Конференции министров по азиатскому экономическому сотрудничеству, проходившей в Маниле в 1969 году под эгидой Комиссии и положившей начало созданию Азиатского банка развития,

также ссылаясь на другой важный вклад Комиссии в региональную экономическую интеграцию и сотрудничество, о чем свидетельствует создание Комиссии по реке Меконг, Азиатско-тихоокеанского торгового соглашения, сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, Комитета по тайфунам ЭСКАТО/ВМО, группы ВМО/ЭСКАТО по тропическим циклонам и Целевого фонда многосторонних доноров для обеспечения готовности к цунами, бедствиями и изменению климата в странах Индийского океана и Юго-Восточной Азии,

далее ссылаясь на свою резолюцию 63/7 о международной миграции и развитию в наименее развитых странах, развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государствах, резолюцию 65/1 об осуществлении Балийского итогового документа в ходе решения вопросов, связанных с продовольственным, топливным и финансовым кризисами, резолюцию 66/4 об осуществлении Бангкокской декларации о развитии транспорта в Азии, резолюцию 66/5 об осуществлении Джакартской декларации о партнерствах государственного и частного секторов в целях развития инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе и резолюцию 67/2 о развитии регионального сотрудничества в целях повышения энергетической безопасности и устойчивого использования энергии в Азиатско-Тихоокеанском регионе,

ссылаясь на главную тему шестьдесят восьмой сессии «Усиление региональной экономической интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе»¹⁰⁰,

принимая к сведению результаты тематического исследования для шестьдесят восьмой сессии Комиссии, озаглавленного «Совместный рост: экономическая интеграция в интересах предоставляющего равные

⁹⁹ См. пункты 364-378 выше.

¹⁰⁰ См. *Официальные отчеты Экономического и Социального Совета, 2011 год, Дополнение № 19* (E/2011/39-E/ESCAP/67/23), пункт 298.

возможности для всех и устойчивого будущего Азиатско-Тихоокеанского региона»¹⁰¹,

признавая, что стремительные темпы экономического роста в Азиатско-Тихоокеанском регионе открывают немалые возможности для торговли, инвестиционной деятельности и трудоустройства и способны содействовать существенному прогрессу в борьбе с нищетой и сокращении разрыва в развитии в странах региона,

подчеркивая необходимость развития более тесного регионального сотрудничества, которое может сделать регион более устойчивым перед будущими кризисами и содействовать наращиванию потенциала стран в регионе в деле достижения Целей развития тысячелетия,

также подчеркивая, что в свете кардинально иной действительности, сложившейся после глобального финансового кризиса, региональная экономическая интеграция могла бы сыграть решающую роль в том, чтобы Азиатско-Тихоокеанский регион двигался по направлению к предоставляющему равные возможности для всех, устойчивому и жизнеспособному будущему,

далее подчеркивая необходимость существенного расширения коммуникационных возможностей в регионе, в том числе за счет инвестиций в физическую инфраструктуру транспорта, энергетики и информационно-коммуникационных технологий и совершенствования процедур упрощения торговли и перевозок,

подчеркивая, что сотрудничество между странами региона играет ключевую роль в решении таких связанных с опасностями и уязвимостью общих задач, как задачи, касающиеся обеспечения продовольственной и энергетической безопасности, бедствий и давления на природные ресурсы,

отмечая, что нынешние институциональные рамки экономической интеграции неодинаковы по своему членскому составу и охвату,

1. *призывает* всех членов и ассоциированных членов укреплять роль Комиссии в усилении региональной экономической интеграции, в том числе во всех субрегионах Азиатско-Тихоокеанского региона;

2. *постановляет* созвать Азиатско-тихоокеанскую конференцию министров по региональной экономической интеграции в 2013 году в ознаменование 50-й годовщины первой Конференции министров по азиатскому экономическому сотрудничеству в целях рассмотрения результатов тематического исследования² для шестьдесят восьмой сессии Комиссии;

3. *призывает* всех членов и ассоциированных членов и впредь содействовать региональной экономической интеграции и сотрудничеству и разрабатывать и осуществлять целостные стратегии повышения эффективности действующих механизмов сотрудничества;

¹⁰¹ ST/ESCAP/2629.

4. *просит* Исполнительного секретаря:

а) укреплять роль и потенциал секретариата в области региональной экономической интеграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе;

б) оказать поддержку созыву первой Азиатско-тихоокеанской конференции министров по региональной экономической интеграции в 2013 году;

с) представить Комиссии на ее семидесятой сессии доклад о ходе осуществления настоящей резолюции.

*Пятое пленарное заседание
23 мая 2012 года*

Резолюция 68/11

Объединение энергосетей в интересах энергетической безопасности¹⁰²

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана,

ссылаясь на свою резолюцию 67/2 о развитии регионального сотрудничества в целях повышения энергетической безопасности и устойчивого использования энергии в Азиатско-Тихоокеанском регионе,

принимая к сведению инициативу Генерального секретаря «Устойчивая энергетика для всех»,

ссылаясь на резолюцию 65/151 Генеральной Ассамблеи, в которой Ассамблея постановила провозгласить 2012 год Международным годом устойчивой энергетики для всех,

признавая необходимость более оптимального использования источников энергии благодаря анализу потенциальной возможности удовлетворения этой потребности с целью создания и развития более стабильной и энергоэффективной системы производства и потребления, способствующей устойчивому развитию и повышению энергетической безопасности,

принимая к сведению исследование по теме шестьдесят восьмой сессии Комиссии^{103,104}

приветствуя предпринимаемые в настоящее время правительствами усилия по содействию субрегиональному и региональному сотрудничеству в деле объединения систем передачи энергии,

1. *просит* Исполнительного секретаря определить в консультации с государствами-членами варианты решений, которые могут быть выбраны государствами-членами для объединения энергосетей в регионе, в том числе межправительственные рамки, которые можно было бы разработать для объединенной региональной электроэнергетической сети, назвав ее

¹⁰² См. пункты 364-379 выше.

¹⁰³ *Growing Together: Economic Integration for an Inclusive and Sustainable Asia-Pacific Century* (ST/ESCAP/2629).

¹⁰⁴ См. также E/ESCAP/68/22.

«Азиатской энергетической магистралью», проанализировать социально-экономические и экологические выгоды каждого варианта, а также проблемы и возможности, связанные с реализацией каждого варианта, и представить доклад по каждому варианту Азиатско-тихоокеанскому энергетическому форуму, который будет проходить в мае 2013 года в Российской Федерации;

2. *просит также* Исполнительного секретаря представить Комиссии на ее семидесятой сессии о ходе осуществления настоящей резолюции.

*Пятое пленарное заседание
23 мая 2012 года*