

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

Бангкок, 19–21 ноября 2018 года

**Доклад Комитета по транспорту о работе его пятой сессии****I. Вопросы, требующие решения Комиссии или доводимые до ее сведения**

1. Комитет призывает те государства-члены, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос об ускорении процесса прохождения своих соответствующих внутренних формальностей в целях депонирования документа о принятии приложения II bis к Межправительственному соглашению о сети Азиатских автомобильных дорог под названием «Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения».

2. Комитет рекомендует продолжать разработку Индекса устойчивого городского транспорта и дальнейшие мероприятия по содействию его внедрению и применению в регионе.

**II. Отчет о работе****A. Обзор хода осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы)**

(Пункт 2 повестки дня)

3. Комитет рассмотрел документ ESCAP/CTR/2018/1 под названием «Обзор хода осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы)» и информационный документ ESCAP/CTR/2018/INF/1 о мероприятиях, осуществленных в рамках Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы) после ее принятия на Конференции министров по транспорту на ее третьей сессии, проходившей в Москве в декабре 2016 года.

4. Комитет с удовлетворением отметил прогресс, достигнутый в деле осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы), и заявил о своей неизменной поддержке секретариата в деле дальнейшего осуществления этой программы. В этой связи Комитет с удовлетворением отметил большое число взаимодополняющих стратегических, институциональных и технических аспектов Региональной программы действий



и ряда национальных программ и принципов развития, таких как Генеральный план концепции «Видение Пакистана – 2025» и другие проекты обеспечения связуемости с соседними странами, или политика экономической самодостаточности, проводимая правительством Таиланда.

5. Комитет признал, что эффективная транспортная связуемость имеет основополагающее значение для укрепления позиции региона в глобальной торговле и содействия реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Далее он отметил, что мероприятия секретариата по поощрению транспортной связуемости обеспечивают синергию с программами, осуществляемыми под эгидой других субрегиональных объединений и программ, таких как Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Инициатива по многоотраслевому техническому и экономическому сотрудничеству стран Бенгальского залива, Инициатива «Экономический коридор «Бангладеш – Китай – Индия – Мьянма» в рамках Форума регионального сотрудничества между Бангладеш, Китаем, Индией и Мьянмой, Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, Организация экономического сотрудничества, Шанхайская организация сотрудничества, Ассоциация регионального сотрудничества стран Южной Азии, Программа субрегионального экономического сотрудничества Южной Азии и Программа «Транспортный коридор “Европа – Кавказ – Азия”».

6. Комитет был проинформирован о национальных и субрегиональных инициативах и проектах, осуществляемых государствами-членами в целях обеспечения устойчивой транспортной связуемости, в частности при помощи мероприятий по дальнейшему развитию сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» международного значения. В этой связи Комитет отметил усилия правительства Таиланда по созданию двухпутных участков на маршрутах сети Трансазиатских железных дорог, проходящих через территорию Таиланда, и по улучшению железнодорожного сообщения с соседними странами, а также работу по повышению класса 80 процентов маршрутов Азиатских автомобильных дорог, проходящих через Таиланд, до стандарта автомагистрали класса I. Он также отметил усилия правительств по развитию интермодальных объектов в качестве одного из способов развития эффективной современной логистики, а также создания условий для перехода к использованию экологически безопасных видов транспорта. Комитет также отметил, что шестой и седьмой пятилетние планы правительства Бангладеш предусматривают развитие автомобильных дорог на основе коридоров в целях подключения к глобальным производственно-сбытовым цепочкам и содействия доступу к морским портам для не имеющих выхода к морю стран. Такое развитие предполагается реализовывать в том числе при помощи подписания соглашений об автотранспортных средствах, имеющих своей целью регулирование движения пассажирского, личного и грузового транспорта к между Бангладеш, Бутаном, Индией и Непалом. Далее Комитет отметил инициативы правительства Индии по улучшению железнодорожного сообщения с соседними странами, которые позволили в четыре раза увеличить объем грузовых железнодорожных перевозок между Индией и Бангладеш на протяжении последних пяти лет и удвоить объем грузовых железнодорожных перевозок между Индией и Непалом на протяжении последних четырех лет. Также осуществляются дополнительные проекты создания трансграничной инфраструктуры в целях налаживания дополнительного трансграничного железнодорожного и автомобильного сообщения при помощи строительства нескольких железнодорожных линий, таких как Агартала (Индия) – Акхаура (Бангладеш), Джогбани (Индия) – Биратнагар (Непал) и Джаянагар (Индия) – Биджалпура (Непал), а также при помощи строительства автомобильных мостов через реку Фени между Индией и Бангладеш и реку Мечи между Индией и Непалом.

7. Комитет отметил, что в рамках своих подходов к вопросу обеспечения связуемости государства-члены все в большей степени внедряют инициативы, основывающиеся на развитии коридоров. В этой связи Комитет сделал вывод о том, что интеграция и транспортная связуемость не имеющих выхода к морю стран обеспечат оптимальные выгоды в плане издержек и устойчивости, если соответствующие процессы будут осуществляться на региональном уровне. Комитет принял к сведению предложение Азиатского института развития транспорта по поддержке соответствующих программ.

8. Комитет подчеркнул важность обеспечения безопасности дорожного движения и отметил, что вопросам безопасности уделяется все более пристальное внимание в процессе одобрения и осуществления инфраструктурных проектов, а также обратил внимание на то, как совершенствование проектирования автодорожной инфраструктуры содействовало, наряду с другими мерами, значительному сокращению числа автомобильных аварий и случаев смерти в результате таких аварий в Российской Федерации. Далее Комитет признал, что совместная работа секретариата и Корейской корпорации автомагистралей привела к разработке норм проектирования инфраструктуры для обеспечения безопасности дорожного движения в рамках сети Азиатских автомобильных дорог и к включению этих норм в новое приложение к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог.

9. Далее Комитет отметил, что инновационная деятельность и использование новейших технологий могут играть важную роль в обеспечении устойчивой связуемости. Он также подчеркнул, что переход к использованию более экологически безопасных видов транспорта, таких как железнодорожный транспорт и внутренний водный транспорт, может привести к снижению спроса на ископаемые виды топлива в транспортном секторе, способствовать сокращению выбросов парниковых газов и масштабов загрязнения воздуха, а также содействовать обеспечению интермодальности. В этом контексте Комитет был проинформирован о текущих усилиях по поощрению использования альтернативных видов топлива.

10. Комитету было сообщено о важной роли интеллектуальных транспортных систем, содействующих увеличению доли общественного транспорта в общем объеме пассажирских перевозок в городских районах. В этом контексте Комитет принял к сведению запланированные стратегии создания в районе Большой Джакарты интеллектуальных транспортных систем, которые используют технологии интеллектуальных транспортных систем, включая электронные системы взимания платы за проезд по автодорогам и электронные системы продажи билетов, которые содействуют развитию комплексных систем общественного транспорта.

11. Комитет подчеркнул, что темпы автомобилизации и растущий спрос на услуги транспорта в регионе обуславливают необходимость реализации согласованных усилий и стратегий для обеспечения создания безопасных, эффективных и интеллектуальных систем городского транспорта, а также доступных в ценовом и физическом планах и инклюзивных систем общественного транспорта в городских и сельских районах. На этом фоне Комитет отметил, что применение на экспериментальной основе Индекса устойчивого городского транспорта дало положительные результаты и позволило сформулировать конкретные стратегические рекомендации.

12. Ссылаясь на Декларацию министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятую на Конференции министров по транспорту, проходившей в Москве в декабре 2016 года, Комитет

также отметил, что Межрегиональный координационный комитет по перевозкам между Азией и Европой послужит важной платформой для рассмотрения вопросов, касающихся укрепления внутри- и межрегиональной связуемости. В этой связи Комитет обратился к секретариату с просьбой укреплять сотрудничество с Европейской экономической комиссией в целях создания и обеспечения полномасштабного функционирования данного межрегионального комитета. Комитет приветствовал завершение секретариатом подготовки аналитического доклада под названием «Комплексное планирование евразийских транспортных коридоров в целях укрепления внутри- и межрегиональной транспортной связуемости» в качестве одного из ценных инструментов содействия планированию устойчивого и комплексного развития интермодальных перевозок.

13. Комитет отметил поддержку, которую Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта выразил осуществлению Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы), и готовность Международного союза автомобильного транспорта укреплять сотрудничество с ЭСКАТО, в частности в областях упрощения процедур перевозок, новых технологий и цифровизации, а также обеспечения безопасности дорожного движения.

14. Наконец, Комитет выразил свою признательность правительствам и учреждениям Китая, Республики Корея и Российской Федерации за финансовую поддержку, оказанную секретариату в связи с осуществлением Региональной программы действий.

## **V. Основные вопросы в области транспорта**

(Пункт 3 повестки дня)

### **1. Упрощение процедур перевозок и логистики в эпоху устойчивого развития**

(Пункт 3а повестки дня)

15. Комитет рассмотрел документ ESCAP/CTR/2018/2 под названием «Упрощение процедур перевозок и логистики в эпоху устойчивого развития».

16. Комитет признал, что более эффективное упрощение процедур перевозок и логистики является ключевым условием внесения беспрепятственными транспортными услугами, выходящими за пределы отдельных видов транспорта, организаций и национальных границ, вклада в осуществление Повестки дня на период до 2030 года. Он также признал, что рост международной торговли в регионе вынуждает государства-члены прилагать усилия для решения проблем в области устойчивости, связанных с сектором грузовых перевозок. В этом контексте Комитет выразил озабоченность в связи с сохранением нефизических барьеров, оказывающих негативное воздействие на эффективность грузовых перевозок, реализацию режимов транзитных перевозок и общую логистическую эффективность стран Азиатско-Тихоокеанского региона. В этой связи Комитет признал необходимость принятия мер по ряду направлений, включая повышение эффективности международных автомобильных перевозок, укрепление роли международных железнодорожных грузовых перевозок и содействие разработке и введению в эксплуатацию комплексных интермодальных транспортных коридоров.

17. Отметив, что проблемы в области упрощения процедур перевозок и логистики являются общими для большинства государств-членов, Комитет выразил мнение о том, что решению этих проблем в наибольшей степени будет способствовать эффективное двустороннее, многостороннее и региональное

сотрудничество, направленное на: а) разработку и внедрение соглашений по упрощению процедур перевозок; б) дальнейшее согласование правил, положений и практики в области транспорта; в) рационализацию формальностей, связанных с пересечением границ транспортом; и д) стимулирование использования новых технологий.

18. Что касается автомобильных перевозок, то Комитет признал, что в регионе еще предстоит проделать значительный объем работы по согласованию правил, касающихся веса, габаритов и выбросов транспортных средств. Он также отметил, что чрезмерное ограничение прав на автотранспортные перевозки по-прежнему приводит к завышению транспортных расходов и возникновению задержек на границах. Рассматривая вопрос чрезмерных задержек на границах, Комитет выразил озабоченность по поводу того, что они не только снижают эффективность автомобильных перевозок, но и оказывают негативное воздействие на безопасность и экологические характеристики транспортного сектора. В этой связи Комитет отметил потенциал разработанных секретариатом инструментов упрощения процедур перевозок и текущего проекта ЭСКАТО по согласованию стандартов, касающихся веса, габаритов и выбросов автотранспортных средств, для решения этих проблем и внесения вклада в обеспечение значительной оптимизации автомобильных перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог и по евразийским транспортным коридорам.

19. Комитет также был проинформирован о многочисленных инициативах, реализуемых государствами-членами для совершенствования устойчивой операционной транспортной связуемости, в том числе посредством: а) разработки и внедрения соглашений по упрощению процедур перевозок на двустороннем и субрегиональном уровнях; б) присоединения к международным конвенциям, касающимся упрощения процедур перевозок; в) создания национальных органов по вопросам транспорта и логистики и д) разработки национальных комплексных стратегий в области транспорта и генеральных планов в области транспорта и логистики.

20. В том же контексте Комитет признал особый характер проблем, с которыми сталкиваются страны Центральной Азии, и отметил, что ряд нефизических барьеров все еще препятствует полноценной реализации ими своего транспортного и транзитного потенциала. К числу таких барьеров относятся несогласованность процедур и стандартов, сложные процедуры выдачи виз для водителей и экипажей и низкая эффективность таможенных формальностей. В этой связи Комитет с удовлетворением отметил ряд инициатив, осуществляемых в настоящее время в ряде соответствующих стран и направленных на совершенствование трансграничной транспортной связуемости; к числу таких инициатив относятся предложения по: а) разработке субрегиональной программы развития транспортной связуемости; б) созданию субрегионального совета по транспортной связуемости в Центральной Азии; в) дальнейшему согласованию таможенных процедур; д) внедрению общих стандартов в отношении веса и габаритов автотранспортных средств; и е) использованию новых технологий в сфере упрощения процедур перевозок и транзита.

21. Что касается грузовых железнодорожных перевозок, то Комитет с удовлетворением отметил рост объемов внутрирегиональных и межрегиональных железнодорожных грузовых перевозок. Вместе с тем Комитет подчеркнул, что эта позитивная тенденция сохранится только при условии принятия мер по обеспечению беспрепятственной железнодорожной связуемости на основе более широкого взаимодействия и координации между всеми заинтересованными учреждениями. В этом контексте Комитет с

удовлетворением отметил результаты исследований, проведенных секретариатом для анализа эффективности международных железнодорожных перевозок. Комитет также был проинформирован о разработке проекта рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами.

22. Комитет согласился с тем, что на данном раннем этапе осуществления Повестки дня на период до 2030 года эффективная интеграция сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, предполагающая обеспечение наличия связей с внутренними водными путями, Аморскими и речными портами, аэропортами и «сухими портами», может стать источником беспрепятственных транспортных решений, необходимых активно развивающейся промышленности региона. В этой связи Комитет признал, что водный транспорт может внести ценный вклад в социально-экономическое развитие региона и способствовать возникновению новых форм сотрудничества.

23. Комитет признал, что для разработки эффективных интермодальных транспортных и логистических систем необходим новый взгляд на потенциальные механизмы интеграции внутренних водных перевозок и каботажного судоходства в транспортную составляющую региона, являющуюся частью его повестки дня в области устойчивой связуемости. Далее Комитет отметил готовность Комиссии по реке Меконг более тесно сотрудничать с секретариатом по вопросам стимулирования водных перевозок в регионе. Комитет также вновь подчеркнул ключевую роль морских портов в обеспечении комплексных интермодальных транспортных решений и отметил в этой связи ведущуюся в Грузии работу по строительству нового порта в Анаклии в сочетании с модернизацией железных дорог и строительством современных логистических центров по всей стране.

24 В контексте усилий правительств, направленных на повышение экономической жизнеспособности региона, удовлетворение его потребностей в мобильности людей и товаров и обеспечение охвата экономическим развитием отдаленных и сельских районов, Комитет согласился с тем, что планирование и введение в эксплуатацию международных интермодальных транспортных коридоров является актуальным механизмом осуществления региональных транспортных проектов, которые могут минимизировать негативное экологическое воздействие транспортного сектора. Вместе с тем для обеспечения того, чтобы соответствующие мероприятия соотносились с общим видением развития, необходимо обсуждать такие вопросы, как технические стандарты, процедуры эксплуатации, инвестиционные потребности и согласование национальных инициатив с региональными приоритетами. В этом контексте Комитет рассмотрел предложение о создании группы экспертов по вопросам транспортных коридоров в целях разработки необходимых стратегических указаний и поручил секретариату провести дальнейшие консультации со всеми соответствующими заинтересованными сторонами для определения механизмов функционирования и сферы деятельности этой группы экспертов, включая потенциальные источники финансовых средств, необходимых для покрытия расходов, связанных с ее созданием и работой.

25. Наконец, Комитет обратился к секретариату с просьбой при условии наличия ресурсов продолжать оказывать государствам-членам поддержку в разработке и введении в действие соглашений по упрощению процедур перевозок, поощрению использования новых технологий и наращивании потенциала в логистическом секторе, уделяя при этом особое внимание наименее развитым странам, не имеющим выхода к морю развивающимся странам и малым островным развивающимся государствам. В этой связи

Комитет призвал секретариат дополнить свою собственную базу знаний экспертным опытом неправительственных субъектов, таких как профессиональные транспортные ассоциации и исследовательские институты, для создания более широких региональных партнерств в интересах устойчивой операционной связуемости.

**2. Рамочный документ по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами**  
(Пункт 3b повестки дня)

26. Комитет рассмотрел документ ESCAP/CTR/2018/3 под названием «Проект рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами».

27. Комитет отметил, что проект рамочного документа был разработан по рекомендации пятого совещания Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог, состоявшегося в июне 2017 года. Он также отметил, что проект рамочного документа был подготовлен совместно с Организацией сотрудничества железных дорог и рассмотрен в рамках Регионального совещания по согласованию правил и положений для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, состоявшегося в декабре 2017 года в Астане, и в рамках двух совещаний Группы экспертов по согласованию правил и положений для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, которые были организованы в сентябре 2017 года и мае 2018 года в Бангкоке и Анкаре соответственно.

28. Комитет приветствовал разработку этого проекта рамочного документа, в котором рассматриваются варианты мер по повышению эффективности процедур пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами. Комитет напомнил о том, что упрощение процедур железнодорожных перевозок имеет ключевое значение для повышения доли перевозок этим видом транспорта в общем объеме международных грузовых перевозок, что будет способствовать не только развитию внутрирегиональной торговли, но и сокращению углеродных выбросов грузового транспорта.

29. Комитет принял к сведению четыре определенные в этом рамочном документе ключевые области деятельности, включая: а) обмен электронными данными между железными дорогами и между железными дорогами и контрольными органами; б) гармонизацию таможенных формальностей транзитных железнодорожных перевозок при помощи соответствующих договоренностей между государствами-членами; с) для эффективное решения проблемы разной ширины колеи; и d) разработку комплексных показателей и методологических инструментов оценки эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом. Комитет выразил мнение, что общее понимание ключевых проблем, которые должны быть решены в рамках этих четырех областей, будет иметь ключевое значение для повышения эффективности международных железнодорожных перевозок.

30. Комитет подчеркнул, что проект рамочного документа представляет собой общерегиональное, не имеющее обязательной юридической силы стратегическое руководство для оказания помощи тем государствам-членам, которые желают принять меры и реализовать проекты по содействию упрощению процедур пересечения границ железнодорожным транспортом, – прежде всего по маршрутам сети Трансазиатских железных дорог, но не

ограничиваясь только ими. С учетом этих соображений Комитет принял к сведению проект рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансзиатских железных дорог и за ее пределами, который содержится в документе ESCAP/CTR/2018/3.

31. В связи с этим Комитет также принял к сведению информацию о недавно проведенных и осуществляемых в настоящее время странами-членами мероприятиях по повышению эффективности международных железнодорожных перевозок в регионе ЭСКАТО, включая: а) строительство недостающих участков железных дорог на маршрутах с сопредельными странами; б) введение в эксплуатацию специальных железнодорожных грузовых коридоров; в) разработку двусторонних соглашений о железнодорожных перевозках; г) присоединение к международным железнодорожным конвенциям; д) оптимизацию интермодальных железнодорожных процедур в сотрудничестве с железнодорожными организациями; е) использование объединенной накладной, предусмотренной Конвенцией о международных железнодорожных перевозках и Соглашением о международном железнодорожном грузовом сообщении (ЦИМ/СМГС), в отношении международных грузовых поездов курсирующих между Китаем и Европой; ж) изучение возможности использования единой железнодорожной накладной в электронном виде; з) укрепление сотрудничества между странами в целях содействия развитию контейнерных перевозок между Азией и Европой.

### **3. Развитие и эксплуатация «сухих портов» международного значения** (Пункт 3с повестки дня)

32. Комитет рассмотрел документ ESCAP/CTR/2018/4, озаглавленный «Развитие и эксплуатация «сухих портов» международного значения».

33. Комитет признал, что развитие и эксплуатация «сухих портов» играет важную роль в укреплении связуемости в регионе, расширении использования интермодальных перевозок и содействии интеграции железных и автомобильных дорог, аэропортов и морских портов. В связи с этим Комитет с удовлетворением отметил работу секретариата по содействию развитию «сухих портов» в рамках Межправительственного соглашения о «сухих портах», которое вступило в силу в апреле 2016 года. В связи с этим Комитет обратился к государствам-членам, которые еще не сделали этого, с призывом стать сторонами Соглашения и с удовлетворением отметил, что правительство Пакистана рассматривает вопрос о том, чтобы стать одной из сторон Соглашения путем присоединения к нему. Он также отметил, что правительство Китая обеспечило финансовые ресурсы для развития 12 «сухих портов» из перечня, содержащегося в приложении I к Соглашению.

34. Комитет заявил о своей поддержке работы секретариата по содействию развитию и эксплуатации «сухих портов». В связи с этим Комитет принял к сведению информацию об итогах второго совещания Рабочей группы по «сухим портам», которое состоялось в Бангкоке в ноябре 2017 года, и с удовлетворением отметил принятие Комиссией на ее семьдесят четвертой сессии резолюции 74/2, озаглавленной «Поощрение применения региональных рамок планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения».

35. Комитет был проинформирован о ряде проблем, стоящих перед государствами-членами в процессе осуществления ими стратегий развития и эксплуатации «сухих портов». Спектр таких проблем широк: от недостаточного



стратегического руководства, недостаточной степени гармонизации правил и процедур, применяемых различными учреждениями, до проблем, сопряженных с созданием благоприятных условий для участия частного сектора в финансировании и эксплуатации «сухих портов» и с внедрением современных технологий для повышения эффективности эксплуатации «сухих портов». В связи с этим Комитет с удовлетворением отметил, что секретариат в сотрудничестве с партнерами из Республики Корея недавно приступил к осуществлению проекта, направленного на поиск вариантов решения этих проблем во Вьетнаме, Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике и Таиланде.

36. Комитет был проинформирован о проектах по развитию «сухих портов», которые, несмотря на вышеупомянутые трудности, осуществляются государствами-членами в целях содействия развитию сообщения со своими соседями. В связи с этим Комитет отметил, что правительство Таиланда занимается созданием в своих приграничных провинциях ряда интермодальных объектов в интересах развития трансграничной торговли и активизации транзитных перевозок, тогда как правительство Индии стало применять аналогичный подход, эксплуатируя и развивая сеть комплексных контрольно-пропускных пунктов, работающих в режиме «единого окна» на границах с Бангладеш, Непалом и Пакистаном. Комитет также отметил, что пятилетний план развития логистической отрасли Китая (2016–2020 годы) предусматривает строительство дополнительных «сухих портов» и что такие объекты уже действуют в Пакистане.

37. С учетом изложенных выше соображений Комитет приветствовал разработанные Комиссией региональные рамки планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения и признал их потенциал в качестве механизма сотрудничества, который поможет всем заинтересованным сторонам, представляющим как частный, так и государственный сектор, достичь аналогичного понимания относительно следующих вопросов: а) функций «сухих портов»; б) обязанностей соответствующих заинтересованных сторон на этапе развития, а также на этапе эксплуатации.

38. Отмечая пробелы в знаниях, касающихся понимания вопросов, связанных с развитием и эксплуатацией «сухих портов», и признавая все более сложный характер современных цепей поставок, Комитет с удовлетворением отметил осуществленные секретариатом в прошлом мероприятия по развитию потенциала и обратился с просьбой об активизации таких мероприятий, прежде всего с тем, чтобы оказывать государствам-членам помощь во внедрении региональных рамок развития, проектирования, планирования и эксплуатации «сухих портов» международного значения. Комитет также обратился к секретариату с просьбой и впредь делиться с государствами-членами информацией о применяющихся как в регионе, так и за его пределами передовых методах, касающихся успешного развития «сухих портов».

#### **4. Развитие ситуации, связанной с обеспечением взаимосвязанности транспортной инфраструктуры (2014–2018 годы) в эпоху осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (Пункт 3d повестки дня)**

39. Комитет рассмотрел документ ESCAP/CTR/2018/5, озаглавленный «Развитие ситуации, связанной с обеспечением взаимосвязанности транспортной инфраструктуры (2014–2018 годы) в эпоху осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года».

40. Комитет вновь подтвердил значимость обеспечения взаимосвязанности инфраструктуры для осуществления Повестки на период до 2030 года. В связи с этим Комитет был проинформирован о различных национальных инициативах по содействию развитию комплексных и экологически сбалансированных транспортных систем, осуществляемых при помощи стратегий, нацеленных на увеличение доли железнодорожного и внутреннего водного транспорта в общем объеме перевозок. Кроме того, Комитет был проинформирован о мероприятиях стран региона по решению вопросов, связанных со строительством недостающих звеньев трансграничной железнодорожной инфраструктуры, и отметил, что правительство Китая планирует завершить к 2021 году строительство недостающих участков в рамках проекта строительства железной дороги Сингапур – Куньмин. Кроме того, Комитет также отметил, что завершено строительство недостающего участка, связывающего Пойпет (Камбоджа) и Араньяпратхет (Таиланд), в рамках сети Трансазиатских железных дорог и что осуществляется процесс совместной разработки соглашения между Правительством Таиланда и Правительством Камбоджи о трансграничных железнодорожных перевозках. Комитет далее отметил усилия Камбоджи по привлечению финансирования, необходимого для строительства недостающих участков железных дорог на маршрутах, связывающих эту страну с другими государствами.

41. Комитет далее отметил, что общерегиональный скоординированный подход к эффективной интеграции различных видов транспорта на основе осуществления межправительственных соглашений, администрируемых ЭСКАТО, послужит целям обеспечения устойчивой связуемости. В связи с этим Комитет был проинформирован о том, что правительство Китая планирует представить предложения о внесении поправок в приложение I к Международному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог в целях официального включения 10 маршрутов на территории этой страны, которые до настоящего момента были обозначены лишь как потенциальные маршруты. Кроме того, Комитет отметил, что компетентные органы Китая также рассматривают предложения о внесении поправок в приложение I к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог.

42. Комитет подчеркнул, что создание устойчивой инфраструктурной связуемости является неременным условием обеспечения межрегиональной связуемости, особенно между Европой и Азией. В связи с этим Комитет был проинформирован об осуществляемых государствами-членами мероприятиях по модернизации существующей автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, а также по совершенствованию железнодорожного сообщения с морскими портами.

43. Комитет также счел, что разработка и внедрение новых технологий, таких как системы мониторинга инфраструктуры и отслеживания грузов, могли бы сыграть немалую роль в дальнейшем развитии устойчивой связуемости и повышении надежности транспортного сообщения. В связи с этим Комитет предложил секретариату и впредь изучать и анализировать новаторские подходы, тенденции и изменения, касающиеся взаимосвязанности транспортной инфраструктуры, уделяя особое внимание координационным механизмам и передовым методам, которые могут содействовать осуществлению крупномасштабных многосторонних проектов по развитию транспортных коридоров. В связи с этим Комитет отметил готовность неправительственных организаций и научно-исследовательских институтов сотрудничать с ЭСКАТО в деле изучения использования технологий для повышения степени взаимосвязанности инфраструктуры.

**5. Оценка городских транспортных систем и услуг**  
(Пункт 3е повестки дня)

44. Комитет рассмотрел документ ESCAP/CTR/2018/6, озаглавленный «Оценка городских транспортных систем и услуг».

45. Комитет признал важное значение безопасных и экологически устойчивых систем и услуг общественного транспорта для развития устойчивого городского транспорта. Вместе с тем стремительные темпы урбанизации привели к обострению связанных с городским транспортом проблем, таких как значительные темпы роста числа частных моторизованных транспортных средств в регионе, что приводит к увеличению транспортно-эксплуатационных затрат, времени в пути/преодолеваемых расстояний/и неэффективности землепользования. В связи с этим Комитет отметил, что для решения этих проблем необходимо активное участие городских властей и органов управления на всех уровнях.

46. Комитет с удовлетворением отметил усилия секретариата по разработке Индекса устойчивого городского транспорта и проведению связанных с ним мероприятий по развитию потенциала. В связи с этим Комитет признал трудности с получением ряда данных и рекомендовал секретариату рассмотреть возможность включения таких дополнительных элементов, как парки экологически безопасного общественного транспорта и достижение определенных показателей, связанных с долей транспортных средств, использующих возобновляемые источники энергии, в общей численности транспортных средств. Комитет также был проинформирован о том, что некоторые государства-члены разработали аналогичные национальные индексы. В этой связи в адрес секретариата была обращена просьба продолжать разработку Индекса устойчивого городского транспорта, исходя из идеи его широкого применения в будущем.

47. Комитет отметил, что в результате проведения экспериментальных исследований в области Индекса устойчивого городского транспорта ряд государств-членов усовершенствовали свою политику в области городского транспорта, включая принятие следующих мер: а) устранение подвешенных кабелей в городских зонах, повышение качества пешеходных дорожек, организация велосипедных дорожек, планирование эстакад и подземных переходов/переездов для решения проблемы чрезмерной загруженности движения в Непале и б) разработка транзитно-ориентированного подхода к использованию территорий и подхода к планированию транспорта, предусматривающего успешное введение в эксплуатацию приоритетных полос движения для автобусов, планирование мультимодальных транспортных узлов и планирование монорельсовой системы. В настоящее время предпринимаются усилия для определения надлежащих коридоров для систем скоростного транспорта. На стадии разработки находится проект электрификации железных дорог, направленный на повышение пропускной способности и эксплуатационной скорости в городской агломерации Коломбо. Центральные органы власти планируют комплексную транспортную сеть с целью улучшения сообщения между международным аэропортом Бандаранаике и близлежащими районами, в которых расположены центры отдыха и досуга и торговые центры, и планируют в скором времени завершить создание системы легкорельсового транспорта и общественного железнодорожного транспорта, которые, как ожидается, приведут к активизации использования общественного транспорта и повысят степень интеграции мультимодального общественного транспорта в Индонезии. Комитет обратился к секретариату с просьбой оказать содействие во внедрении Индекса устойчивого городского транспорта в других крупных городах, в том числе других городах Индонезии и Бангладеш.

48. Что касается области устойчивого городского транспорта, Комитет был проинформирован о различных мероприятиях, проведенных рядом государств-членов, включая следующие: а) введение в эксплуатацию систем скоростного автобусного транспорта в Лахоре, Мултане и Исламабаде, близящееся завершение строительства «Оранжевой линии» – первой системы железнодорожного общественного транспорта – и ведение работ по строительству системы скоростного автобусного сообщения «Зеленая линия» в Карачи; б) ввод дополнительных новых маршрутов и услуг общественного транспорта и проведение предварительного технико-экономического обоснования проекта легкорельсового транспорта в Бутане; с) строительство в рамках крупных проектов развития общественного транспорта, включая системы скоростного автобусного транспорта, системы скоростного общественного транспорта и скоростные автомагистрали в Бангладеш; и d) развитие, опираясь на проведение оценки, системы железнодорожного общественного транспорта в городских центрах.

49. Комитет признал пользу Индекса устойчивого городского транспорта и утвердил Индекс устойчивого городского транспорта в качестве инструмента для оценки и совершенствования политики в области городского транспорта. В Индонезии Индекс устойчивого городского транспорта был применен для проведения оценки транспортной системы на территории агломерации Большая Джакарта, а результаты были использованы для дальнейшего совершенствования стратегий, направленных на создание более устойчивых транспортных систем.

50. Комитет отметил потенциальные преимущества и проблемы, касающиеся развития интеллектуальной транспортной системы, и призвал к использованию интеллектуальных транспортных систем в целях совершенствования систем городского транспорта. В этой связи Комитет выразил поддержку работе секретариата в области содействия внедрению и применению интеллектуальных транспортных систем.

51. В этом контексте Комитет отметил усилия по переходу на более низкоуглеродную городскую мобильность при помощи введения в эксплуатацию транспортных средств с низким уровнем выбросов, в частности электрических транспортных средств.

52. Признавая важную роль интеллектуальных транспортных систем в решении вопросов движения в городах и призывая к более активному использованию систем общественного транспорта, Комитет был проинформирован о конкретных мерах, принятых в государствах-членах, включая следующие: а) в Индии – совершенствование интеллектуальных транспортных систем в рамках развития сетей метрополитена; б) в Пакистане – введение электронных систем оплаты проезда в рамках систем железнодорожного и скоростного автобусного транспорта и введение электронной системы взимания платы за проезд на автомагистралях, скоростных автомагистралях и шоссе; с) в Республике Корея – внедрение систем информации об автобусном движении, с тем чтобы предоставлять информацию о перемещении автобусов в режиме реального времени; и d) в Российской Федерации – мониторинг перемещений индивидуальных транспортных средств при помощи системы спутникового позиционирования, с тем чтобы снизить загруженность движения, и внедрение автоматизированной системы экстренного реагирования в целях повышения безопасности дорожного движения. Комитет также отметил положительный эффект применения интеллектуальных транспортных систем в системах общественного транспорта, который в Республике Корея проявился в значительном сокращении числа нарушений правил дорожного движения и возросшем числе пассажиров,

пользующихся автобусами, в результате внедрения системы информации об автобусном движении.

53. Признавая важность совершенствования систем городского транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Комитет обратился к секретариату с просьбой созвать международную конференцию по вопросам безопасного, эффективного и устойчивого городского транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе в рамках деятельности по итогам Международной конференции высокого уровня «Город и транспорт: безопасность, эффективность, устойчивость», которая состоялась в Хабаровске (Российская Федерация) в 2017 году.

## **6. Повышение безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе**

(Пункт 3f повестки дня)

54. Комитет рассмотрел документ ESCAP/CTR/2018/7 под названием «Повышение безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе».

55. Комитет подчеркнул, что дорожно-транспортные происшествия вызывают серьезную обеспокоенность, учитывая их масштабы и значительные негативные последствия для экономики и благополучия людей в целом, особенно уязвимых участников дорожного движения и групп населения с низким уровнем доходов. В этой связи Комитет выразил поддержку работе секретариата по повышению безопасности дорожного движения.

56. Комитет вновь подтвердил свою приверженность достижению связанных с безопасностью дорожного движения задач 3.6 и 11.2 в рамках целей в области устойчивого развития. Он отметил, что, хотя Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения завершится в 2020 году, вопросы, связанные с безопасностью дорожного движения, требуют неослабного внимания и после этого срока, и выразил мнение, что необходимы новые десятилетние временные рамки для обеспечения сохранения текущей динамики в деятельности по снижению числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий.

57. В этой связи Комитет с удовлетворением отметил, что в ряде государств-членов неустанные усилия по борьбе с дорожно-транспортными происшествиями стали приносить плоды, несмотря на рост масштабов автомобилизации. Комитет подчеркнул, что такие успехи стали результатом комплексного подхода, включающего более эффективное управление безопасностью дорожного движения и принятие пересмотренных стандартов строительства дорог, которые привели к увеличению числа более «прощающих ошибки» объектов дорожной инфраструктуры.

58. В том, что касается управления безопасностью дорожного движения, Комитет был проинформирован о принятии Российской Федерацией Стратегии, предусматривающей стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году, о разработке национальной политики, стратегии и плана действий в области безопасности дорожного движения в Индии, Пакистане и Таиланде и о принятии Республикой Корея комплексных мер обеспечения транспортной безопасности, включая меры по активизации взаимодействия между центральными и местными органами власти и гражданскими организациями в целях внедрения политики и программ по повышению безопасности дорожного движения. Комитет также получил информацию об учреждении национальных координационных органов по повышению безопасности дорожного движения в Бутане, Индии, Пакистане и

Российской Федерации. Комитет отметил, что правительство Индии приступило к внедрению масштабной программы, направленной на обеспечение укрепления потенциала в плане безопасности дорожного движения и развитие центров передового опыта по всей стране, и что оно поручило эту задачу Азиатскому институту развития транспорта.

59. Комитет также отметил меры, принятые по всему региону в целях улучшения дорожных знаков и разметки, определения «черных точек» и улучшения ситуации в плане «черных точек», внедрения программ оценки дорог, а также программ обеспечения безопасности в пределах школьных зон, равно как и меры, принятые в целях совершенствования политики, связанной с осмотрами транспортных средств.

60. Что касается безопасной инфраструктуры, на фоне продолжающегося роста объемов трансграничного автодорожного движения Комитет отметил необходимость в специальных мерах для создания гармонизированных условий вождения транспортных средств по всему региону и высоко оценил принятие нового Приложения II bis к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог под названием «Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения» на седьмом совещании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам в декабре 2017 года. В этой связи Комитет настоятельно призвал государств-членов сдать на хранение Генеральному секретарю документ о принятии этого нового приложения в целях обеспечения его скорейшего вступления в силу. Комитет был проинформирован о том, что секретариат готов оказать государствам-членам содействие в оформлении необходимой правовой процедуры.

61. Комитет признал положительный эффект внедрения новых и уже существующих технологий для дорожных транспортных средств и управления дорожным движением, таких как обязательная установка современной системы аварийного торможения и системы предупреждения о выходе из полосы движения в крупногабаритных транспортных средствах или использование технологии спутниковых систем глобального позиционирования для мониторинга безопасности и повышения эффективности мер реагирования на дорожно-транспортные происшествия.

62. В этой связи Комитет принял к сведению просьбу, поступившую в адрес секретариата от Правительства Таиланда, о предоставлении помощи в плане укрепления потенциала расследования дорожно-транспортных происшествий и подготовки технико-экономического обоснования на тему повышения безопасности дорожного движения.

63. Комитет принял к сведению призыв Правительства Индонезии использовать интеллектуальные транспортные системы в целях снижения загруженности автомобильных дорог и улучшения ситуации в сфере безопасности дорожного движения, особенно в том, что касается регулирования и ограничения использования мотоциклов в городских районах.

64. Комитет также отметил целенаправленные меры, принятые государствами-членами для улучшения целого ряда проявлений социального поведения, связанных с безопасностью дорожного движения. Это такие меры, как снижение допустимой нормы содержания алкоголя в крови водителей транспортных средств, обеспечение более строгого соблюдения правил дорожного движения и ужесточение наказаний за соответствующие нарушения, а также меры по защите неравнодушных граждан.

65. Комитет приветствовал учреждение Целевого фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения. Комитет отметил, что Фонд будет оказывать поддержку непрерывной реализации пяти основополагающих элементов Глобального плана на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы, и будет привлекать дополнительные ресурсы для реализации обновленных региональных целей, задач и показателей обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе на период 2016–2020 годов, принятых на Конференции министров по транспорту, состоявшейся в Москве в 2016 году.

66. Комитет с удовлетворением отметил, что государства-члены избрали г-на Александра Горowego, первого заместителя Министра внутренних дел Российской Федерации, в качестве представителя Комиссии в Консультативном совете, учрежденном в целях стратегического ориентирования деятельности Фонда, проведения обзора эффективности его деятельности и определения приоритетных областей финансирования.

67. В этой связи Комитет выразил признательность г-ну Горовому за его согласие принять на себя роль представителя, доводящего до сведения Консультативного совета вопросы, вызывающие обеспокоенность, и потребности региона в плане дорожной безопасности.

68. Комитет также поблагодарил г-на Горowego за представленную им информацию о целях Фонда, его областях деятельности, а также его оперативных планах и критериях отбора предложений по проектам для представления Фонду. Комитет также с признательностью отметил намерение Российской Федерации осуществить взнос в Фонд в размере 2 млн долл. США.

69. Представитель Международной организации труда обратил внимание на существование важной взаимосвязи между обеспечением достойных условий труда для водителей коммерческого автотранспорта и безопасностью дорожного движения и отметил, что правительства должны гарантировать применение и соблюдение перевозчиками международных стандартов. Он также проинформировал Комитет о предстоящих мероприятиях, касающихся безопасности дорожного движения, которые будут реализованы Международной организацией труда, включая субрегиональное совещание по безопасности дорожного движения в субрегионе Большого Меконга, которое будет проведено в Бангкоке в январе 2019 года, и совещание экспертов, в ходе которого будет рассмотрено и принято руководство по безопасности дорожного движения.

70. Представитель Азиатского института развития транспорта проинформировал Комитет о том, что автотранспортные системы должны быть ориентированы на интересы человека и что дороги должны проектироваться, исходя из предположения о том, что люди будут допускать ошибки. Представитель проинформировал Комитет о создании совместного центра Азиатского института развития транспорта и Международной программы оценки состояния дорог.

71. Представитель Института просвещения по вопросам дорожного движения заявил, что на долю 11 стран Южной и Юго-Восточной Азии приходится 30,4 процента от общемирового количества жертв дорожно-транспортных происшествий, из которых 85 процентов составляют уязвимые участники дорожного движения. Институтом было предпринято несколько инициатив, призванных содействовать Организации Объединенных Наций в популяризации ее конвенций по безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе и в организации учебных курсов для сотрудников полиции в Индии,

Мьянме, Непале и Шри-Ланке. Институт также предложил оказывать помощь в развитии потенциала другим странам Азиатско-Тихоокеанского региона в интересах повышения безопасности дорожного движения в регионе.

### **С. Рассмотрение будущей направленности программы**

(Пункт 4 повестки дня)

72. Комитет рассмотрел документ ESCAP/CTR/2018/INF/2, озаглавленный «Подготовка проекта программы работы на 2020 год».

73. Комитет был проинформирован об изменениях, принятых Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 72/266, касающихся планирования и составления бюджета по программам, в частности, о решении перейти с двухгодичного бюджетного периода на годовой, начиная с бюджета по программам на 2020 год.

74. В связи с этим изменением секретариат Организации Объединенных Наций подготовит один документ бюджета по программам, который включает три части частей, а именно: а) общий обзор плана, в котором утверждаются долгосрочные приоритеты и цели Организации (данная часть будет подготовлена централизованно в штаб-квартире Организации Объединенных Наций); б) план по программам с информацией о программах и подпрограммах, включающий также информацию о показателях оценки их выполнения (данная часть будет подготовлена на уровне комиссий); и с) потребности в ресурсах, связанные и не связанные с должностями, для осуществления программ и подпрограмм (данная часть будет подготовлена на уровне комиссий).

75. Комитет был также проинформирован о том, что в проекте плана по программам ЭСКАТО на 2020 год в той его части, которая касается подпрограммы по транспорту, основное внимание будет уделено поддержке усилий по осуществлению Повестки дня на период до 2030 года и достижению целей в области устойчивого развития государствами-членами по всему Азиатско-Тихоокеанскому региону.

76. Представитель Азиатского института развития транспорта заявил, что при вложении инвестиций в развитие транспортного сектора необходимо также уделять приоритетное внимание развитию кадровых ресурсов при помощи скоординированного регионального сотрудничества в области обмена научно-техническими знаниями и передовым опытом, и обратился к секретариату с просьбой взять на себя ведущую роль в восполнении существующего дефицита профессиональных навыков, особенно с учетом развивающихся стремительными темпами новых технологий. В этой связи Азиатский институт развития транспорта, который имеет специальный консультативный статус при Экономическом и Социальном Совете, заявил о своей готовности выступать в качестве надежного партнера по этой работе, равно как и по деятельности, направленной на стимулирование регионального сотрудничества и устойчивого развития.

### **Д. Рассмотрение проектов резолюций и решений для их представления на рассмотрение Комиссии на ее семьдесят пятой сессии**

(Пункт 5 повестки дня)

77. После вступительных замечаний секретариата Комитет отметил, что в рамках данного пункта повестки дня государствами-членами не было предложено проектов резолюций для представления Комиссии.



**Е. Прочие вопросы**  
(Пункт 6 повестки дня)

78. Комитет принял к сведению большую заинтересованность Международного транспортного форума в расширении его членства в Азиатско-Тихоокеанском регионе и в укреплении сотрудничества с ЭСКАТО по вопросам устойчивого транспорта. Комитет также отметил, что следующий министерский саммит Международного транспортного форума, который состоится в Лейпциге (Германия) 22–24 мая 2019 года, будет посвящен теме транспортных возможностей для региональной интеграции. Наконец, Комитет выразил благодарность Международному транспортному форуму за организованное им в рамках сессии совместно с ЭСКАТО и Министерством государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии специальное мероприятие по вопросу устойчивой городской мобильности в городах АСЕАН.

**Ф. Утверждение доклада Комитета о работе его пятой сессии**  
(Пункт 7 повестки дня)

79. Комитет утвердил настоящий доклад 21 ноября 2018 года для представления на одобрение Комиссией на ее семьдесят пятой сессии.

**III. Организация работы сессии**

**А. Открытие, продолжительность и организация работы сессии**

80. Пятая сессия Комитета по транспорту проводилась в Конференц-центре Организации Объединенных Наций в Бангкоке 19–21 ноября 2018 года. Сессию объявил открытой г-н Акхом Темпиттайапайсит, министр транспорта Таиланда. С заявлением выступила Исполнительный секретарь ЭСКАТО.

**В. Участники**

81. На сессии присутствовали представители следующих членов и ассоциированных членов ЭСКАТО: Азербайджана; Бангладеш; Бутана; Вьетнама; Грузии; Индии; Индонезии; Ирана (Исламской Республики); Казахстана; Камбоджи; Китая; Лаосской Народно-Демократической Республики; Макао (Китай); Малайзии; Монголии; Непала; Пакистана; Республики Корея; Российской Федерации; Таиланда; Турции; Узбекистана; Филиппин; Франции; Шри-Ланки; и Японии.

82. На сессии присутствовал представитель следующего постоянного наблюдателя при ЭСКАТО: Марокко.

83. На сессии присутствовал представитель следующего подразделения секретариата Организации Объединенных Наций: Европейской экономической комиссии.

84. На сессии присутствовали представители следующих органов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Международной организации труда; секретариата Расширенной Туманганской инициативы / Программы развития Организации Объединенных Наций; Регионального отделения для Азиатско-Тихоокеанского региона Программы Организации Объединенных Наций по населенным пунктам; Организации Объединенных Наций по промышленному развитию; Всемирного банка; и Всемирной организации здравоохранения.

85. На сессии присутствовали представители следующих межправительственных организаций: Азиатского банка развития; Европейского союза; Международного транспортного форума; Комиссии по реке Меконг; и Шанхайской организации сотрудничества.

86. На сессии присутствовали представители следующих неправительственных организаций, организаций гражданского общества и прочих организаций: Ассоциации портов АСЕАН; Сети азиатской исследовательской инициативы; Азиатского института развития транспорта; Городского университета Гонконга; Японского фонда исследований для Фонда всемирной инфраструктуры; Института железнодорожных технологий (университет имени Монаша); Института просвещения по вопросам дорожного движения; Международного союза автомобильного транспорта; Международного союза железных дорог; Японской ассоциации сотрудничества в области транспорта; Корейской корпорации автомагистралей; Корейской корпорации железных дорог; Корейского института транспорта; и Таиландской ассоциации в области интеллектуальных транспортных систем.

### **С. Выборы должностных лиц**

87. Комитет выбрал следующих должностных лиц:

Председатель:	г -н Эрдем Диреклер (Турция)
Заместители Председателя:	г-н Маниндра Кишор Маджумдер (Бангладеш) г-н Бамбанг Прихартоно (Индонезия)

### **Д. Повестка дня**

88. Комитет принял следующую повестку дня:

1. Открытие сессии:
  - a) вступительные заявления;
  - b) выборы должностных лиц;
  - c) утверждение повестки дня.
2. Обзор хода осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы):
  - a) прогресс в деле создания межрегионального координационного комитета по перевозкам между Азией и Европой;
  - b) региональная связуемость транспортной инфраструктуры;
  - c) региональная операционная транспортная связуемость;
  - d) укрепление транспортной связуемости между Европой и Азией;
  - e) транспортная связуемость для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств;
  - f) устойчивый городской транспорт;

- g) связуемость между сельскими районами и более широкими транспортными сетями;
  - h) повышение безопасности дорожного движения.
3. Основные вопросы в области транспорта:
- a) упрощение процедур перевозок и логистики в эпоху устойчивого развития;
  - b) рамочный документ по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами
  - c) развитие и эксплуатация «сухих портов» международного значения;
  - d) развитие ситуации, связанной с обеспечением взаимосвязанности транспортной инфраструктуры (2014–2018 годы) в эпоху осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года;
  - e) оценка городских транспортных систем и услуг;
  - f) повышение безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе.
4. Рассмотрение будущей направленности программы.
5. Рассмотрение проектов резолюций и решений для их представления на рассмотрение Комиссии на ее семьдесят пятой сессии.
6. Прочие вопросы.
7. Утверждение доклада Комитета о работе его пятой сессии.

## Приложение

### Список документов

<i>Символ</i>	<i>Название</i>	<i>Пункт повестки дня</i>
<i>Документы для общего распространения</i>		
ESCAP/CTR/2018/1	Обзор хода осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы)	2
ESCAP/CTR/2018/2	Упрощение процедур перевозок и логистики в эпоху устойчивого развития	3а
ESCAP/CTR/2018/3	Проект рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами	3б
ESCAP/CTR/2018/4	Развитие и эксплуатация «сухих портов» международного значения	3с
ESCAP/CTR/2018/5	Развитие ситуации, связанной с обеспечением взаимосвязанности транспортной инфраструктуры (2014–2018 годы) в эпоху осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года	3д
ESCAP/CTR/2018/6	Оценка городских транспортных систем и услуг	3е
ESCAP/CTR/2018/7	Повышение безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе	3ф
ESCAP/CTR/2018/8	Доклад Комитета по транспорту о работе его пятой сессии	
<i>Документы для ограниченного распространения</i>		
ESCAP/CTR/2018/L.1/Rev.1	Аннотированная предварительная повестка дня	1с
ESCAP/CTR/2018/L.2	Проект доклада	7
<i>Информационные документы (только на английском языке)</i>		
ESCAP/CTR/2018/INF/1	Мероприятия, осуществляемые в рамках Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы)	2
ESCAP/CTR/2018/INF/2	Подготовка проекта программы работы на 2020 год	4
<i>Документы, доступные онлайн</i>		
<a href="http://www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-fifth-session">www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-fifth-session</a>	Information for participants	
<a href="http://www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-fifth-session">www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-fifth-session</a>	Tentative programme	