



Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Комитет по транспорту

Пятая сессия

Бангкок, 19-21 ноября 2018 года

Пункт 7 повестки дня

Утверждение доклада Комитета о работе его пятой сессии

Проект доклада

I. Вопросы, требующие решения Комиссии или доводимые до ее сведения

1. Комитет по транспорту рекомендует, чтобы проект резолюции о рамочном документе по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами был представлен Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) для рассмотрения на ее семьдесят пятой сессии в 2019 году.
2. Комитет настоятельно 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 к Межправительственному соглашению о сети Азиатских автомобильных дорог под названием «Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения».
3. Комитет рекомендует продолжать разработку индекса устойчивого городского транспорта и его пропаганду 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)

4. 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, осуществляемых 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.

5. Комитет с удовлетворением отметил прогресс в деле осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), и заявил о своей непрекращающейся поддержке секретариата по вопросам ее дальнейшего осуществления. В этой связи Комитет отметил с удовлетворением большое число взаимодополняющих стратегических, институциональных и технических аспектов Региональной программы действий и ряда национальных программ и принципов развития, таких как Генеральный план развития Пакистана на период до 2025 года или политика экономической самообеспеченности правительства Таиланда.

6. Комитет признал, что эффективная транспортная соединяемость 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 соединяемости обеспечивают синергию с программами, осуществляемыми под эгидой субрегиональных группировок и программ, таких как Ассоциация государств Юго-Восточной Азии, Инициатива Бенгальского залива по многостороннему техническому и экономическому сотрудничеству, Экономические коридоры Форума регионального сотрудничества Бангладеш – Китая – Индии – Мьянмы, Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, Организация экономического сотрудничества, Шанхайская организация сотрудничества, Ассоциация регионального сотрудничества стран Южной Азии, Программа субрегионального экономического сотрудничества Южной Азии и Транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия.

7. Комитет был проинформирован о национальных и субрегиональных инициативах и проектах, осуществляемых государствами-членами в целях обеспечения устойчивой транспортной соединяемости, в частности, при помощи мероприятий, предназначенных для дальнейшего развития сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов», имеющих международное значение. В этой связи Комитет отметил усилия правительства Таиланда по созданию двухпутных участков сети Трансазиатских железных дорог, проходящих через его территорию, и по усилению железнодорожных связей с соседними странами, а также работу по повышению класса 80 процентов маршрутов Азиатских автомобильных дорог, проходящих через Таиланд, до уровня основного класса и 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 в интересах не имеющих выхода к морю стран, в том числе в результате подписания соглашений

по вопросам использования автотранспортных средств для регулирования пассажирских, личных и грузовых автомобильных перевозок между Бангладеш, Бутаном, Индией и Непалом. Далее он отметил инициативы правительства Индии по усилению железнодорожных связей со своими соседями, которые позволили в четыре раза увеличить объем железнодорожных грузовых перевозок с Бангладеш на протяжении последних пяти лет и удвоить объем грузовых железнодорожных перевозок с Непалом на протяжении последних четырех лет. Дополнительные проекты создания трансграничной инфраструктуры также осуществляются в целях налаживания дополнительных трансграничных железнодорожных и автомобильных связей в результате строительства нескольких железнодорожных линий, таких как Агартала (Индия) – Акхаура (Бангладеш), Джогбани (Индия) – Биратнагар (Непал) и Джаянагар (Индия) – Биджалпура (Непал), а также в результате строительства автомобильных мостов через реку Фени между Индией и Бангладеш и реку Мечи между Индией и Непалом.

8. Комитет отметил, что государства-члены во все большей степени используют основывающиеся на коридорах инициативы при рассмотрении вопросов связуемости. В этой связи Комитет сделал вывод о том, что интеграция и транспортные связи в интересах не имеющих выхода к морю развивающихся стран обеспечат оптимальные выгоды в том, что касается затрат и устойчивости, если соответствующие процессы будут проходить на региональном уровне. Комитет отметил предложение Азиатского института развития транспорта по поддержке соответствующих программ.

9. Комитет подчеркнул важность обеспечения безопасности дорожного движения и отметил, что вопросы безопасности занимают все более видное место в процессе одобрения и осуществления инфраструктурных проектов, и отметил, как улучшение 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 значение совместной работы секретариата и Корейской корпорации автомагистралей по разработке норм проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения в сети Азиатских автомобильных дорог и их включения в новое приложение к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог.

10. Далее Комитет отметил, что инновационная деятельность и использование новых технологий могли бы играть важную роль в обеспечении устойчивых связей. Он также подчеркнул, что переход к использованию более экологически безопасных видов транспорта, таких как железные дороги и внутренние водные пути, мог бы содействовать сокращению спроса на ископаемые виды топлива в транспортном секторе, выбросов парниковых газов и масштабов загрязнения воздуха, а также поощрять интермодальность. В этом контексте Комитет был проинформирован о текущих усилиях по поощрению использования альтернативных видов топлива.

11. Комитету было сообщено о важной роли интеллектуальных транспортных систем, содействующих увеличению доли общественного транспорта в городских районах. В этом контексте Комитет принял к сведению запланированные стратегии создания интеллектуальных транспортных систем в районе Большой Джакарты, которые используют технологии интеллектуальных транспортных систем, включая электронные системы взимания платы за проезд и электронные

системы продажи билетов, которые содействуют развитию комплексных систем общественного транспорта.

12. Комитет подчеркнул, что темпы моторизации и растущий спрос на услуги транспорта в регионе обуславливают необходимость принятия согласованных усилий и реализации стратегий для обеспечения создания безопасных, эффективных и интеллектуальных систем городского транспорта, а также доступных в физическом и ценовом 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 позитивные результаты и обеспечило конкретное стратегическое руководство.

13. Сославшись 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 транспорту между Азией и Европой обеспечит ценную платформу для рассмотрения вопросов, касающихся усиления внутри- и межрегиональной соединяемости. В этой связи Комитет просил секретариат укрепить сотрудничество с Европейской экономической комиссией в целях создания и обеспечения полномасштабного функционирования данного межрегионального комитета, с тем чтобы он стал в полной мере действовать к середине 2020 года. Комитет приветствовал завершение секретариатом подготовки посвященного исследованию доклада под названием «Комплексное планирование евро-азиатских транспортных коридоров в целях укрепления внутри- и межрегиональных транспортных связей» в качестве одного из ценных инструментов для содействия планированию устойчивого и комплексного развития интермодального транспорта.

14. Комитет отметил поддержку Генерального секретаря Международного союза автомобильного транспорта в связи с осуществлением Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), и готовность Международного союза автомобильного транспорта укреплять свое сотрудничество с ЭСКАТО, в частности, в областях облегчения процедур перевозок, новых технологий и оцифровки, а также обеспечения безопасности дорожного движения.

15. 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.

В. Основные вопросы в области транспорта

(Пункт 3 повестки дня)

1. Упрощение процедур перевозок и логистики в эпоху устойчивого развития

(Пункт 3а повестки дня)

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

17. 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 связанных с сектором грузовых перевозок проблем в области устойчивости. В этом контексте Комитет выразил озабоченность в связи с сохранением физических барьеров, оказывающих негативное воздействие на эффективность грузовых транспортных 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 внедрению комплексных интермодальных транспортных коридоров.

18. 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, с) упрощение формальностей, связанных с трансграничными перевозками и d) поощрение использования новых технологий.

19. Что касается автомобильных перевозок, то Комитет признал, что в регионе еще сохраняется значительный объем работы, которую необходимо проделать для согласования правил, касающихся веса, габаритов и выбросов транспортных средств. Он также отметил, что чрезмерное ограничение прав на автомодальные перевозки по-прежнему приводит к излишним транспортным расходам и созданию задержек на границах. Касаясь вопроса о чрезмерных задержках 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 по упрощению процедур перевозок и текущего проекта ЭСКАТО по согласованию стандартов, касающихся веса, габаритов и выбросов автотранспортных средств, в контексте решения этих проблем и внесения вклада в обеспечение значительно более высокой степени эффективности

автомобильных перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог и по евразийским транспортным коридорам.

20. Комитет также был проинформирован о многочисленных инициативах, реализуемых государствами-членами для совершенствования устойчивой эксплуатационной 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, с) создания национальных органов по вопросам транспортной логистики и д) разработки национальных комплексных стратегий и генеральных планов в области транспорта и логистики.

21. В том же контексте Комитет признал особые проблемы стран Центральной Азии и отметил, что полноценной реализации ими своего транспортного и транзитного потенциала все еще препятствует ряд нефизических барьеров. 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 по развитию транспортной связуемости, б) созданию субрегионального совета по транспортной связуемости в Центральной Азии, с) дальнейшему согласованию таможенных процедур, d) внедрению общих стандартов в отношении веса и габаритов автотранспортных средств и e) использованию новых технологий в сфере упрощения процедур перевозок и транзита.

22. 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.

23. 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 и морскими 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.

24. 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 транспортное уравнение региона в рамках его повестки дня в области устойчивой связуемости. Комитет отметил, что в дальнейшем Комиссия по реке Меконг готова более тесно сотрудничать с секретариатом по вопросам поощрения водных перевозок в регионе. Комитет также вновь подчеркнул ключевую роль морских портов в обеспечении наличия комплексных интермодальных транспортных решений и отметил в этой связи создание в Анаклии, Грузия, нового порта в сочетании с модернизацией железных дорог и строительством современных логистических центров по всей стране.

25. В контексте усилий правительств, направленных на повышение экономической жизнеспособности региона, удовлетворение его потребностей в мобильности людей и товаров и обеспечение охвата экономическим развитием изолированных и сельских районов, Комитет согласился с тем, что планирование и операционализация международных интермодальных транспортных коридоров является уместным 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 требования и согласование национальных инициатив с региональными приоритетами. В этом контексте Комитет рассмотрел предложение о создании межправительственной группы экспертов по вопросам транспортных коридоров в целях обеспечения наличия необходимых стратегических указаний и поручил секретариату провести дальнейшие консультации со всеми соответствующими заинтересованными сторонами для определения механизма функционирования и сферы деятельности этой группы экспертов, включая потенциальные источники финансовых средств, необходимых для покрытия расходов, связанных с ее созданием и работой.

26. 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 опытом неправительственных субъектов, таких как профессиональные транспортные ассоциации и исследовательские институты, для создания более широких региональных партнерств в интересах устойчивой эксплуатационной 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)

27. 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».

28. 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 железнодорожных перевозок, состоявшегося в декабре 2017 года в Астане, и в рамках двух совещаний Группы экспертов по согласованию правил и положений для упрощения процедур железнодорожных перевозок, которые были организованы в сентябре 2017 года и мае 2018 года в Бангкоке и Анкаре соответственно.

29. Комитет с удовлетворением отметил тот факт, что в этом рамочном документе особый акцент делается на устранении недостатков в функционировании пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами. Он напомнил о том, что упрощение процедур железнодорожных перевозок имеет ключевое значение для расширения доли железных дорог в международных перевозках грузов, что будет способствовать не только развитию внутрирегиональной торговли, но и сокращению углеродных выбросов, связанных с грузовыми перевозками.

30. Комитет принял к сведению четыре определенные в этом рамочном документе ключевые области деятельности, включая: а) разработку руководящих принципов обмена электронными данными между железными дорогами и между железными дорогами и контрольными органами; б) гармонизацию таможенных формальностей международных железнодорожных перевозок и их официальное закрепление при помощи соответствующих договоренностей между государствами-членами; с) разработку типового порядка действий для эффективного решения проблемы разной ширины колеи; и d) разработку комплексных показателей оценки эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом и соответствующих методологических инструментов. 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.

31. Комитет подчеркнул, что проект основного плана представляет собой всерегиональное, не имеющее обязательной юридической силы стратегическое руководство для оказания тем государствам-членам помощи, которые намерены принимать меры и осуществлять проекты по содействию упрощению процедур пересечения границ по железным дорогам, прежде всего, в частности, по

маршрутам сети Трансазиатских железных дорог. С учетом этих соображений Комитет утверждает «проект основного плана повышения эффективности функционирования пунктов пересечения границ по железной дороге на сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами», который содержится в документе ESCAP/CTR/2018/3.

32. 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 отсутствующих железнодорожных звеньев, связывающих с сопредельными странами; б) введение в эксплуатацию специальных железнодорожных грузовых коридоров; в) разработку двусторонних соглашений о железнодорожных перевозках; г) присоединение к международным дорожным конвенциям; д) оптимизацию интермодальных железнодорожных процедур в сотрудничестве с железнодорожными организациями; е) использование комбинированной накладной Конвенции по грузовым железнодорожным перевозкам – Соглашения о международных железнодорожных грузовых сообщениях (ЦИМ-СМГС) на международных грузовых составах, курсирующих между Китаем и Европой; г) изучение возможного использования общей железнодорожной накладной в электронном виде; и ж) 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)

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

34. Комитет признал, что развитие и эксплуатация «сухих портов» играет важную роль в развитии сети сообщений в регионе, расширении использования смешанных 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. Он также отметил, что правительство Китая планирует представить предложение о внесении поправок в приложение I к Соглашению с тем, чтобы добавить в список «сухих портов» международного значения, расположенных в Китае, еще 12 мест.

35. 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 работы Рабочей группы по «сухим портам» на его втором совещании, 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»»).

36. Комитет информировали о ряде проблем, стоящих перед государствами-членами в процессе осуществления ими стратегий развития и эксплуатации

«сухих портов». В числе таких проблем можно, в частности, отметить недостаток стратегического руководства, удовлетворительное согласование правил и процедур между различными учреждениями, а также недостаточную работу по созданию благоприятных условий для участия частного сектора в процессе финансирования и эксплуатации «сухих портов» и внедрению 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 в целях изучения путей решения этих проблем во Вьетнаме, Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике и Таиланде.

37. Несмотря на вышеупомянутые трудности, Комитет информировали о проектах по развитию «сухих портов», которые осуществляются государствами-членами в целях содействия развитию сети сообщений 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 расширения транзита, тогда как правительство Индии стало применять аналогичный подход, эксплуатируя и развивая сеть так называемых комплексных контрольно-пропускных пунктов, которые выступают в качестве «единого окна» на границах с Бангладеш, Непалом и Пакистаном. Комитет также отметил, что пятилетний план развития Китая (2016–2020 годы), касающийся индустрии логистики страны, предусматривает строительство дополнительных «сухих портов» и что Пакистан уже эксплуатирует такие объекты.

38. С учетом изложенных выше соображений Комитет приветствовал региональные рамки планирования, проектирования, развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения Комиссии и признал их потенциал в качестве совместного механизма, который поможет всем заинтересованным сторонам, представляющим как частный, так и государственный сектор, исходить из одинакового понимания а) предназначения «сухих портов»; б) их соответствующих обязанностей на этапе развития, а также на этапе эксплуатации.

39. Отмечая пробелы в знаниях, касающихся понимания вопросов, связанных с развитием и эксплуатацией «сухих портов», и признавая все более сложный характер современных сетей поставок, Комитет с удовлетворением отметил осуществленные секретариатом в прошлом мероприятия по развитию потенциала и рекомендовал ему наращивать такие мероприятия, прежде всего с тем, чтобы оказывать государствам-членам помощь во внедрении региональных рамок развития, проектирования, планирования и эксплуатации «сухих портов» международного значения. Комитет также рекомендовал секретариату и впредь организовывать обмен информацией о передовых методах, касающихся успешного развития «сухих портов» как в регионе, так и за его пределами с государствами-членами.

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)

40. 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».

41. Комитет вновь подтвердил значимость развития общей инфраструктуры для осуществления Повестки на период до 2030 года. В связи с этим Комитет информировали о различных национальных инициативах, направленных на содействие развитию комплексных экологически сбалансированных транспортных систем при осуществлении стратегии, нацеленной на увеличение доли железнодорожного и внутреннего водного транспорта. Кроме того, Комитет информировали о мероприятиях стран региона по решению вопросов, связанных с созданием отсутствующих трансграничных железнодорожных инфраструктурных звеньев, и отметил, что правительство Китая, как представляется, завершит строительство своих отсутствующих звеньев в рамках проекта железной дороги Сингапур – Куньмин к 2021 году. Кроме того, Комитет отметил проводимую в настоящее время в Камбодже работу по скорейшему завершению строительства отсутствующего звена между Поипет (Камбоджа) и Араньяпратет (Таиланд), а также усилия по обеспечению финансовых средств, которые необходимы для воссоединения железнодорожных сетей этой страны и Вьетнама.

42. Комитет далее отметил, что всерегиональный скоординированный подход к эффективной интеграции различных видов транспорта на основе осуществления Межправительственных соглашений, находящихся в ведении ЭСКАТО, послужит целям развития сети устойчивых сообщений. В связи с этим Комитет информировали 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 считались лишь потенциальными маршрутами. Кроме того, Комитет отметил, что компетентные органы в Китае также рассматривают предложения о внесении поправок в приложение I к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог.

43. Комитет подчеркнул, что создание устойчивой общей инфраструктуры является неперенным условием для развития сети межрегиональных сообщений, более всего между Европой и Азией. В связи с этим Комитет информировали об осуществляемых государствами-членами мероприятиях по модернизации существующей инфраструктуры автомобильных и железных дорог, а также по совершенствованию железнодорожных сообщений с морскими портами.

44. Кроме того, по мнению Комитета, разработка и внедрение новых технологий, например систем мониторинга инфраструктуры и отслеживания грузов, могли бы сыграть немалую роль в дальнейшем развитии сети устойчивых сообщений и повышении надежности. В связи с этим Комитет предложил секретариату и впредь изучать и анализировать новаторские подходы, тенденции и изменения в общей транспортной инфраструктуре с акцентом на механизмах координации и передовых методах, которые могли бы 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 совершенствования общей инфраструктуры.

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

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

46. Комитет признал важное значение безопасных и экологически устойчивых систем и служб общественного транспорта для развития устойчивого городского транспорта. Вместе с тем стремительные темпы урбанизации привели к обострению таких связанных с городским транспортом проблем, как весьма заметный рост числа частных моторизованных транспортных средств в регионе, что приводит к увеличению транспортно-эксплуатационных затрат, продолжительности/протяженности поездок 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.

47. Комитет с удовлетворением отметил усилия секретариата по выведению индекса устойчивого городского транспорта и проведению соответствующих мероприятий по развитию потенциала. В связи с этим Комитет признал трудности с получением ряда данных и рекомендовал секретариату рассмотреть возможность учета таких дополнительных элементов, как экологически безопасные парки общественного транспорта и нормативы применительно к транспортным средствам, использующих возобновляемые источники энергии. Комитет также информировали о том, что некоторые государства-члены вывели аналогичные национальные индексы.

48. 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 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 Банданараике 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.

49. 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, близящееся завершение работы над системой скоростного автобусного сообщения «Зеленая линия» и системами железнодорожного общественного транспорта в Пакистане; б) ввод дополнительных новых маршрутов и услуг общественного транспорта и проведение предварительного технико-экономического обоснования проекта легкорельсового транспорта в Бутане; в) строительство в рамках крупных проектов развития общественного транспорта, включая системы скоростного автобусного транспорта, системы скоростного общественного транспорта и скоростных автомагистралей, в Бангладеш; и д) развитие, опираясь на проведение оценки, системы железнодорожного общественного транспорта в городских центрах.

50. 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.

51. 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.

52. 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.

53. 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 дорог; в) в Республике Корея – внедрение систем информации об автобусном движении, с тем чтобы предоставлять информацию о перемещении автобусов в режиме реального времени; и д) 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 систем информации об автобусном движении.

54. 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)

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

56. 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.

57. 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.

58. 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.

59. В том, что касается управления безопасностью дорожного движения, Комитет был проинформирован о Стратегии Российской Федерации «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 мерах, принятых Республикой Корея для 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 в

Индии правительство 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 центру развития транспорта.

60. 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 в целях совершенствования политики, связанной с осмотрами транспортных средств.

61. Что касается безопасной инфраструктуры, на фоне продолжающегося роста объемов трансграничного автомобильного 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 завершении необходимой правовой процедуры.

62. Комитет признал положительный эффект внедрения уже новых и 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.

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

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, включающих 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 учитывать интересы человека и 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, направленных на оказание поддержки Организации Объединенных Наций в продвижении конвенций Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе и в организации образовательных курсов для офицеров 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.

D. 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 программ и подготовки бюджета, в частности, о решении перейти с двухгодичного бюджетного периода на одногодичный, начиная с бюджета по программам на 2020 год.

74. В связи с этим изменением секретариат Организации Объединенных Наций подготовит один документ бюджета по программам, состоящий из трех частей, а именно: а) общий обзор плана, в котором будут описаны долгосрочные приоритеты и цели Организации (подготавливаемый централизованно в штаб-квартире Организации Объединенных Наций), б) план программ и подпрограмм, включающий информацию о системе оценки программной деятельности (подготавливаемый на уровне комиссий) и с) информация о связанных и не связанных с должностями расходах на осуществление программ и подпрограмм (подготавливаемая на уровне комиссий).

75. Комитет был также проинформирован о том, что в центре внимания проекта плана подпрограмм в области транспорта ЭСКАТО на 2020 год будет находиться вопрос оказания поддержки в осуществлении Повестки дня на период до 2030 года и достижении целей в области устойчивого развития государствами-членами Азиатско-Тихоокеанского региона.

76. Предоставляя секретариату важные руководящие указания, касающиеся направлений деятельности в области транспорта, Комитет отметил, что при вложении инвестиций в развитие транспортного сектора необходимо также обращать особое внимание на развитие кадровых ресурсов за счет обмена знаниями и передовыми методами по линии отлаженного механизма регионального сотрудничества. В связи с этим Комитет просил секретариат взять на себя ведущую роль в восполнении существующего дефицита в уровне развития профессиональных навыков, особенно на фоне развивающихся стремительными темпами технологий. Комитет далее принял к сведению предложение Азиатского института развития транспорта выступать в качестве приверженного партнера в процессе выполнения этой работы. В связи с этим Комитет с удовлетворением отметил роль Азиатского института развития транспорта, который имеет специальный консультативный статус при Экономическом и Социальном Совете, в поощрении развития регионального сотрудничества, развития потенциала, обмена знаниями и устойчивого развития.

77. Что касается возможных среднесрочных и долгосрочных направлений будущей деятельности секретариата в области транспорта, то Комитет призвал секретариат обращать более пристальное внимание на новые технологии применительно к управлению транспортной инфраструктурой, такие как использование беспилотных летательных аппаратов. Одна из делегаций также отметила, что секретариат, при условии наличия квалифицированных кадров, мог

бы включить трубопроводы в зону охвата своей будущей деятельности в области комплексных интермодальных транспортных систем, обратив внимание на то, что Азиатский институт развития транспорта выступил с добровольной инициативой провести региональный практикум по данной теме.

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

(Пункт 5 повестки дня)

78. Комитет рекомендовал представить на рассмотрение Комиссии на ее семьдесят пятой сессии проект резолюции по рамочному документу по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами.

79. Комитет настоятельно призвал государства-члены, которые еще этого не сделали, рассмотреть возможность ускорения процесса выполнения внутренних процедур для сдачи на хранение документа о принятии Приложения II bis к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог, озаглавленного «Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения».

80. Комитет рекомендовал продолжить разработку индекса устойчивого городского транспорта и его дальнейшее продвижение в странах региона.

Ф. Прочие вопросы

(Пункт 6 повестки дня)

81. 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 темой следующего министерского саммита Международного транспортного форума, который будет проведен в Лейпциге (Германия) 22-24 мая 2019 года, станут «Транспортные возможности для региональной интеграции». И наконец, Комитет выразил благодарность Международному транспортному форуму за совместную организацию с ЭСКАТО и Министерством земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии специального мероприятия во время сессии по вопросу устойчивой городской мобильности в городах АСЕАН.

Г. Утверждение доклада Комитета о работе его пятой сессии

(Пункт 6 повестки дня)

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

III. Организация работы сессии

А. Открытие, продолжительность и организация работы сессии

83. Пятая сессия Комитета по транспорту проводилась в Конференц-центре Организации Объединенных Наций в Бангкоке 19-21 ноября 2018 года. Она была

объявлена открытой г-ном Аркомом Термпиттайяпайситом, министром транспорта Таиланда. С заявлением выступила Исполнительный секретарь ЭСКАТО.

В. Участники

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

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

86. На сессии также присутствовал представитель следующего отделения секретариата Организации Объединенных Наций: Европейской экономической комиссии.

87. 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.

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

89. На сессии присутствовали представители следующих неправительственных организаций, организаций гражданского общества и прочих организаций: Ассоциации портов АСЕАН, Сети азиатской исследовательской инициативы, Азиатского института развития транспорта, Японского фонда исследований глобальной инфраструктуры, Института железнодорожных технологий (университет Монаша), Института просвещения по вопросам дорожного движения, Международного союза автомобильного транспорта, Международного союза железных дорог, Корейской корпорации автомагистралей, Корейского института транспорта и Тайской ассоциации интеллектуальных транспортных систем.

С. Выборы должностных лиц

90. Комитет выбрал следующих должностных лиц:

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

D. Повестка дня

91. 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 Азией и Европой;
 - 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) основной план повышения эффективности функционирования пунктов пересечения границ по железной дороге на 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

Символ	Название	Пункт повестки дня
<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	3a
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	3b
ESCAP/CTR/2018/4	Развитие и эксплуатация «сухих портов» международного значения	3c
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	3d
ESCAP/CTR/2018/6	Оценка городских транспортных систем и услуг	3e
ESCAP/CTR/2018/7	Повышение безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе	3f
<i>Документы для ограниченного распространения</i>		
ESCAP/CTR/2018/L.1/Rev.1	Аннотированная предварительная повестка дня	1c
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>		
www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-fifth-session	Information for participants	
www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-fifth-session	Tentative programme	