

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

**Восьмое совещание**

Бангкок, 18-19 сентября 2019 года

Пункт 5 предварительной повестки дня\*\*

**Стратегии и вопросы, касающиеся эксплуатации  
сети Азиатских автомобильных дорог**

**Стратегии и вопросы, касающиеся эксплуатации сети  
Азиатских автомобильных дорог**

**Записка секретариата**

*Резюме*

Ввиду более широкого стратегического контекста осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в настоящем документе содержится информация о связанных с развитием и эксплуатацией сети Азиатских автомобильных дорог формирующихся стратегиях и вопросах, которые в соответствии со сложившейся практикой представляются на рассмотрение Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам.

Сеть Азиатских автомобильных дорог является инфраструктурным объектом, имеющим ключевое значение для поощрения региональной транспортной связуемости и для содействия государствам-членам в достижении целей в области устойчивого развития. Соответственно, Рабочая группа, возможно, пожелает обсудить дальнейшие меры, направленные на совершенствование сети и укрепление ее операционной связуемости.

Рабочая группа, возможно, также пожелает предоставить дополнительную информацию о подходах и проблемах в деле развития и эксплуатации сети Азиатских автомобильных дорог и дать секретариату руководящие указания в отношении его дальнейшей деятельности в этой области.

**I. Введение**

1. Сеть Азиатских автомобильных дорог является одним из главных совместных достижений государств-членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). Официальное оформление сети посредством Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог стало важной вехой в региональном сотрудничестве, направленном на развитие основных автомобильных маршрутов с целью содействия региональному экономическому росту и межрегиональной и внутрирегиональной торговле. По состоянию на июнь 2019 года участниками Соглашения являлись 30 стран, и на данный момент эта сеть включает в себя

\* Переиздано по техническим причинам 20 августа 2019 года.

\*\* ESCAP/AHWG/2019/L.1.



более 142 000 километров дорог в 32 странах и охватывает субрегионы Восточной и Северо-Восточной Азии, Северной и Центральной Азии, Юго-Восточной Азии, Южной и Юго-Западной Азии. За принятием Соглашения вскоре последовали соответствующие усилия и по другим вопросам, связанным с транспортом, в частности подписание и вступление в силу Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог (в июне 2009 года) и Межправительственного соглашения «о сухих портах» (в апреле 2016 года).

2. Спустя почти 15 лет после своего вступления в силу, которое состоялось 4 июня 2005 года, Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог остается гибким и адаптируемым инструментом поощрения международных автомобильных перевозок и одним из механизмов оказания странам помощи в определении их национальных транспортных стратегий с учетом более широкой региональной картины. Это Соглашение служит ориентиром при обсуждении на межправительственных совещаниях высокого уровня вопросов, связанных с техническим, операционным и институциональным развитием сети Азиатских автомобильных дорог и с региональной транспортной связуемостью в целом. Совсем недавно в рамках соответствующих дискуссий в ходе семьдесят четвертой сессии Комиссии, прошедшей в Бангкоке 11-16 мая 2018 года, и пятой сессии Комитета по транспорту, состоявшейся в Бангкоке 19-21 ноября 2018 года, была подчеркнута ключевая роль сети в поощрении региональной интеграции и был отмечен прогресс, достигнутый государствами-членами в развитии и эксплуатации этой сети. Соответствующие выдержки из докладов упомянутых совещаний содержатся в приложении к настоящему документу.

3. Хотя первоначально основное внимание уделялось инфраструктурным аспектам, развитие маршрутов Азиатских автомобильных дорог всегда было неразрывно связано с вопросами операционной связуемости. Также по мере эволюции региональной повестки дня в области связуемости и региональных целей в области развития в рамках упомянутого процесса стал учитываться более широкий круг проблем и задач. Дополнительный импульс дальнейшему рассмотрению роли сети в содействии устойчивому росту региона придало принятие Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

4. В связи с этим в разделе II настоящего документа содержится описание роли сети Азиатских автомобильных дорог по мере ее эволюции для удовлетворения потребностей региона и достижения целей в области развития. В разделе III содержится описание связанных с развитием и эксплуатацией сети текущих вопросов, которые проиллюстрированы практическими примерами из недавней оценки евразийских транспортных коридоров в рамках сети. Далее приводится описание стратегий и усилий, направленных на совершенствование маршрутов Азиатских автомобильных дорог. В разделе IV содержится описание стратегий, направленных на улучшение операционной связуемости в рамках сети. В разделе V приведен перечень вопросов для рассмотрения Рабочей группой по Азиатским автомобильным дорогам; этот перечень подготовлен на основе информации, изложенной в предыдущих разделах

## **II. Сеть Азиатских автомобильных дорог и устойчивое развитие в Азиатско-Тихоокеанском регионе**

5. Связь между устойчивостью транспорта и достижением целей в области устойчивого развития в настоящее время прочно закреплена в глобальных и региональных политических рамках, включая, в случае Азиатско-Тихоокеанского региона, Региональную «дорожную карту» по осуществлению

Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), которая содержится в Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе.<sup>1</sup>

6. В данном контексте стоит подчеркнуть, что автомобильные перевозки призваны сыграть основополагающую роль в достижении целей в области устойчивого развития, поскольку именно эти перевозки позволяют осуществлять основной объем внутренней и региональной торговли и являются главным механизмом передвижения для людей, путешествующих на короткие и средние расстояния. Большинство товаров и пассажиров перевозятся по маршрутам, включающим по крайней мере один автодорожный сегмент, поскольку автомобильный транспорт имеет ключевое значение для решения проблемы «первой» и «последней» мили и для обеспечения доставки «от двери до двери». На автомобильный транспорт приходится значительная доля всех перевозок в большинстве стран-участниц сети Азиатских автомобильных дорог, включая Вьетнам, Индонезию, Исламскую Республику Иран, Китай, Кыргызстан, Мьянму, Республику Корея, Российскую Федерацию, Таджикистан, Таиланд, Турцию и Японию.<sup>2</sup>

7. Вследствие этого неудивительно, что автомобильные перевозки являются одним из основных источников негативных экологических и социальных последствий, порождаемых транспортным сектором в целом. В Азиатско-Тихоокеанском регионе транспортный сектор ежегодно потребляет более 460 млн. тонн нефтяного эквивалента энергии: 87,24 процента приходится на долю автомобильного транспорта.<sup>3</sup> Кроме того, согласно последним данным Всемирной организации здравоохранения в 2016 году в Азиатско-Тихоокеанском регионе произошло около 813 000 дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, что на 11 процентов превышает показатели 2013 года. Самые высокие средние показатели смертности в результате дорожно-транспортных происшествий отмечаются в странах Юго-Восточной Азии.

8. Несмотря на то, что растущее внимание к теме устойчивости побудило многие государства – члены ЭСКАТО активизировать свои усилия по развитию других видов транспорта, таких как железнодорожный или водный транспорт, снижение роли автомобильного транспорта в обозримом будущем представляется маловероятным. Более того, последние оценки будущего спроса на грузовые перевозки показывают, что в период с 2015 по 2050 год объем автомобильных перевозок на азиатском континенте возрастет на 269 процентов.<sup>4</sup>

9. В этой связи для сохранения соответствующей динамики и дальнейшего устойчивого роста автомобильного транспорта необходимы дополнительные

---

<sup>1</sup> E/ESCAP/73/15/Add.1.

<sup>2</sup> Расчеты ЭСКАТО на основе презентаций, подготовленных странами для совещания Группы экспертов по укреплению потенциала государств-членов ЭСКАТО в области согласования стандартов в отношении массы, габаритов и выбросов дорожных транспортных средств, Тбилиси, 23 и 24 января 2019 года; Asian Development Bank (ADB), «Myanmar transport sector policy note: summary for decision makers» (Manila, 2016); Kang Hang Leung, «Indonesia's summary transport assessment», ADB Papers on Indonesia (Manila, ADB, 2016); и Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2017 (United Nations publication, Sales No. E.18.II.F.6).

<sup>3</sup> *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*.

<sup>4</sup> International Transport Forum, *ITF Transport Outlook 2019* (Paris, Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), 2019).

усилия по смягчению его негативного воздействия. В отличие от простого расширения дорожной инфраструктуры, повышение ее качества может становиться все более важным фактором в контексте поощрения экономического роста и обеспечения социальной интеграции, а также сокращения выбросов углекислого газа и других видов загрязняющих веществ, связанных с автомобильным транспортом.

10. Вопросы обеспечения наличия инфраструктуры и ее эффективной эксплуатации неразрывно связаны между собой. Как показывают недавние исследования по транспортной связуемости в Юго-Восточной и Центральной Азии, в то время как общее дальнейшее развитие и модернизация инфраструктуры приведут к существенному увеличению пропускной способности, развитие и модернизация, направленные на повышение операционной эффективности транспорта на пограничных пунктах и в рамках международных транспортных коридоров, позволят обеспечить еще большее увеличение общей пропускной способности сети Азиатских автомобильных дорог, при этом часто этого можно достичь с меньшими затратами.<sup>5</sup>

11. Эти соображения имеют ряд стратегических последствий в контексте дальнейшего развития сети Азиатских автомобильных дорог. Акцент на повышении качества инфраструктуры делает более острой необходимость согласования технических требований, применяемых к дорожной инфраструктуре. Кроме того, концепция качественной инфраструктуры должна охватывать все аспекты устойчивости транспорта, включая экологические вопросы, время и стоимость поездок и безопасность дорожного движения. Более того, при развитии сети и управлении ею проблемам операционной связуемости, в частности вопросам, связанным с упрощением процедур перевозок, должно по-прежнему уделяться приоритетное внимание, и эти проблемы должны рассматриваться в качестве неотъемлемой части планов развития сети. Наконец, в целях формирования в Азиатско-Тихоокеанском регионе комплексной интермодальной транспортно-логистической системы при развитии сети необходимо учитывать эффект синергии и опираться на него и соответствующие преимущества других видов транспорта.

12. В нижеследующих разделах говорится о конкретных областях, деятельность в которых могла бы способствовать расширению вклада сети Азиатских автомобильных дорог в устойчивое развитие в странах-участниках сети путем повышения качества сети и устранения операционных сдерживающих факторов в рамках маршрутов Азиатских автомобильных дорог. В соответствующих случаях будут приведены конкретные примеры и иллюстрации, подготовленные на основе недавней работы секретариата по оценке состояния евразийских коридоров в рамках сети.

### **III. Повышение качества сети Азиатских автомобильных дорог: на пути к более безопасным, интеллектуальным и качественным маршрутам Азиатских автомобильных дорог**

13. Стоит отметить наличие возможностей для дальнейшей модернизации традиционных и новых аспектов дорожной инфраструктуры, повышения пропускной способности и безопасности маршрутов Азиатских автомобильных дорог и создания условий для перехода к интеллектуальной инфраструктуре с

---

<sup>5</sup> World Bank and others, *The WEB of Transport Corridors in South Asia* (Washington, D.C., 2018); и Olga Petrik, Nicolas Wagner and Jari Kauppila, "Enhancing connectivity and freight in Central Asia", *International Transport Forum Policy Papers No. 71* (Paris, OECD, 2019).

опорой на уже содержащиеся в Соглашении соображения по качеству инфраструктуры.

**А. Модернизация маршрутов Азиатских автомобильных дорог и сведение к минимуму количества участков дорог ненадлежащего качества**

14. Вопрос качества инфраструктуры отражен в Соглашении посредством системы, в соответствии с которой Азиатские автомобильные дороги относятся к различным классам в зависимости от их пропускной способностью (количество полос движения) и типа дорожного покрытия.

15. Согласно предварительным данным, представленным странами для внесения в базу данных ЭСКАТО по Азиатским автомобильным дорогам, большая часть дорог маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог (38 процентов) относится к классу II, доля автомагистралей и дорог класса I – составляет 35 процентов. Однако в некоторых странах Центральной, Южной и Юго-Восточной Азии более 50 процентов маршрутов Азиатских автомобильных дорог относятся к классу III или более низкому классу, что значительно хуже соответствующего среднего показателя по региону (27 процентов).

16. Ненадлежащее качество этих участков неблагоприятно сказывается на автомобильных перевозках, усугубляя ситуацию в плане таких отрицательных явлений, как дорожно-транспортные происшествия, выбросы, шумовое загрязнение и дорожные заторы. Например, согласно базе данных по Азиатским автомобильным дорогам, маршруты Азиатских автомобильных дорог, относящиеся к классу автомагистралей, характеризуются наилучшим показателем безопасности: 4,09 смертельных случаев на миллиард пассажиро-километров, при этом маршруты ниже класса III имеют худший показатель – 129,25 смертельных случаев на миллиард пассажиро-километров.<sup>6</sup> Кроме того, дороги низкого качества имеют меньший потенциал противодействия риску множественных опасных явлений, что может привести к серьезным сбоям во время бедствий. Это имеет особое значение с учетом того, что, по оценкам ЭСКАТО, примерно 42 процента дорог в Азиатско-Тихоокеанском регионе подвержены риску событий, имеющих разрушительные последствия, поскольку эти дороги находятся в районах, характеризующихся риском множественных опасных явлений (землетрясения, наводнения, ураганы и оползни).<sup>7</sup>

17. Для повышения качества Азиатских автомобильных дорог потребуются дальнейшие усилия. В своем аналитическом докладе о комплексном планировании евразийских транспортных коридоров в целях укрепления внутрирегиональной и межрегиональной транспортной связуемости, подготовленном в 2017 году, секретариат подчеркнул необходимость модернизации участков Азиатских автомобильных дорог ненадлежащего качества, а также важность обеспечения того, чтобы уровень качества инфраструктуры был одинаково высоким на всех участках дороги.

<sup>6</sup> См. ESCAP/CTR/2018/7.

<sup>7</sup> Расчеты ЭСКАТО, основанные на данных сайта Asia-Pacific Disaster Risk Atlas; публикации *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*; сайте Global Risk Data Platform; и публикации Управления Организации Объединенных Наций по снижению риска бедствий *Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction 2015: Making Development Sustainable – The Future of Disaster Risk Management* (Geneva, 2015).

18. В указанном выше докладе секретариат произвел оценку качества автомобильной и железнодорожной инфраструктуры трех основных Евразийских транспортных коридоров: а) Евразийского северного транспортного коридора, связывающего Северо-Восточную Азию и Северную Европу через Казахстан, Монголию и/или Российскую Федерацию; б) Евразийского центрального транспортного коридора, связывающего Восточную Азию и Южную Европу через Центральную и Западную Азию; и в) Евразийского южного транспортного коридора, связывающего Восточную Азию и Южную Азию через Юго-Восточную Азию.

19. В своем докладе секретариат заключил, что для того, чтобы достичь надлежащего качества дорог на всей протяженности обозначенных выше автомобильных маршрутов, потребуются дополнительные усилия. Состояние дорог Евразийского северного транспортного коридора было признано удовлетворительным в Китае, Казахстане и в западной части Российской Федерации, в то время как некоторые участки на дальнем востоке Российской Федерации и в Монголии были отнесены к классу III или ниже. Также было отмечено необходимость значительного повышения общего качества дорог Евразийского центрального транспортного коридора, в частности в Кыргызстане, Пакистане, Туркменистане и Узбекистане, где из-за гористой местности и суровых климатических условий со снежными зимами движение на некоторых участках дороги становится опасным и происходит временное закрытие дорог. Если говорить о Евразийском южном транспортном коридоре, то в Китае, Малайзии, Таиланде и Вьетнаме качество дорог было признано высоким, в то время как большинство участков дорог в северо-западной Мьянме и северо-восточной Индии снова или оказались неоднородного качества, или были отнесены к классу III или ниже. В Индии, Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике и Мьянме большинство участков дорог были отнесены к классу III; дороги в Лаосской Народно-Демократической Республике характеризуются недостатком обеспечивающей безопасность движения инфраструктуры; и пропускная способность мостов в этой стране и в Мьянме существенно ниже соответствующих транспортных потребностей, в связи с чем также возникают риски в плане безопасности.

20. Для развития и повышения качества инфраструктуры дорог с тем, чтобы их пропускная способность могла удовлетворять потребности внутреннего и международного транспортного сообщения, необходимы существенные инвестиции. Инвестиции потребуются также и для повышения качества инфраструктуры и технических объектов в пунктах пересечения границы и для достижения более высокой степени цифровизации соответствующих процессов посредством использования информационно-коммуникационных технологий.<sup>8</sup>

## **В. Применение норм проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности движения**

21. Для решения растущего числа политических проблем и достижения целей развития в регионе необходимо постоянное повышение стандартов качества маршрутов Азиатских автомобильных дорог.

22. На своем седьмом совещании, прошедшем в Бангкоке в декабре 2017 года, Рабочая группа приняла приложение II bis к Соглашению; это приложение называется «Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения», и посредством его принятия в Соглашении были закреплены стандарты для объектов, связанных с

---

<sup>8</sup> ESCAP, *Study Report 2017: Comprehensive Planning of Eurasian Transport Corridors to Strengthen the Intra- and Inter-regional Transport Connectivity* (Bangkok, 2017).

безопасностью дорожного движения<sup>9</sup>. Принятие этого приложения было необходимым шагом в укреплении роли Соглашения в деле оказания странам содействия в продвижении более высоких стандартов качества и более полной реализации концепции обеспечения надлежащего качества инфраструктуры в рамках всей сети Азиатских автомобильных дорог.

23. В основе Приложения II bis лежит понимание того, что проектирование дорог и соответствующая инженерно-техническая деятельность напрямую влияют на вероятность и степень тяжести дорожно-транспортных происшествий, что подтверждается приведенными в разделе II настоящего документа национальными статистическими данными и информацией о жертвах дорожно-транспортных происшествий на маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог; кроме того, оно опирается на признание того факта, что Соглашение является институциональной площадкой для скоординированного развития инфраструктурных объектов для обеспечения безопасности движения с целью достижения согласованных стандартов.

24. Вступление в силу приложения II bis станет важным шагом в развитии сети Азиатских автомобильных дорог, так как это инициирует интерактивный процесс, посредством которого государства-члены смогут внести поправки в это приложение для учета вопросов, связанных с объектами, обеспечивающими безопасность дорожного движения в рамках сети Азиатских автомобильных дорог, и укрепления безопасности транспортного сообщения в рамках всей сети.

### **С. Поощрение развертывания интеллектуальных транспортных систем на маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог**

25. Одной из перспективных областей в контексте дальнейшего расширения параметров качества Азиатских автомобильных дорог являются новые требования к инфраструктуре, позволяющие создать благоприятные условия для более широкого использования интеллектуальных транспортных систем, что поможет осуществить переход к интеллектуальным Азиатским автомобильным дорогам.

26. Интеллектуальные транспортные системы, которые можно определить как совокупность различных технологий для повышения устойчивости транспортных систем более безопасными, разумными и экологически рациональными способами, уже продемонстрировали свой потенциал в сокращении числа дорожно-транспортных происшествий и заторов и смягчении отрицательных последствий для окружающей среды в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

27. В настоящее время разные участки сети Азиатских автомобильных дорог характеризуются различной степенью оснащенности интеллектуальными транспортными системами. Согласно результатам обследования, недавно проведенного среди государств – участников сети,<sup>10</sup> наиболее широко используемыми интеллектуальными транспортными системами являются передовые системы управления движением<sup>11</sup>, передовые информационные

<sup>9</sup> Дополнительная информация о состоянии приложения II bis содержится в документе ESCAP/AHWG/2019/1.

<sup>10</sup> Обследование государств – участников Азиатских автомобильных дорог было проведено в 2016 году, в нем приняла участие 21 страна.

<sup>11</sup> Передовые системы управления движением являются примером нисходящего подхода к совершенствованию дорожного движения посредством центров управления движением, где в режиме реального времени собираются, обрабатываются и распространяются (с помощью

системы для пассажиров<sup>12</sup> и передовые системы общественного транспорта. Каждая технология предлагает пассажирам и перевозчикам различные преимущества с точки зрения безопасности, доступности и мобильности. Из перечисленных выше систем больше всего в государствах-участниках сети распространены передовые системы управления движением, за которыми следуют передовые информационные системы для пассажиров и передовые системы общественного транспорта.

28. В последнее время в некоторых странах сети Азиатских автомобильных дорог отмечается переход к использованию в транспортных системах технологий, предполагающих более высокую степень автоматизации, с опорой на такие результаты технического прогресса, как искусственный интеллект, Интернет вещей и анализ «больших данных». Даже сравнительно менее развитые страны региона пытаются преодолеть отставание в использовании соответствующих технологий и активно внедряют эти инновационные решения. В настоящее время государства-участники сети обсуждают возможность внедрения следующих интеллектуальных транспортных технологий: передовые центры управления движением,<sup>13</sup> совместные интеллектуальные транспортные

системы, подключенные транспортные средства<sup>14</sup> и автономные транспортные средства (см. таблицу).<sup>15</sup>

различных устройств передачи информации) данные о дорожном движении. В обследованных странах особой популярностью пользовались системы мониторинга и контроля светофоров, системы обеспечения соблюдения скоростного режима транспортными средствами, электронные системы сбора платы за пользование дорогой и системы взвешивания транспортных средств в процессе их движения.

- <sup>12</sup> Передовые информационные системы для пассажиров обеспечивают пассажиров актуальной информацией о дорожном движении как до поездки, так и в пути посредством различных механизмов распространения обработанной информации. Их целью является повышение эффективности и надежности услуг общественного транспорта, а также безопасности и удобства использования этих услуг благодаря применению различных информационных технологий и стратегий управления движением. В большинстве обследованных стран эти системы предоставляли основную информацию о движении с помощью соответствующих устройств и знаков с меняющейся информацией. (*Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*).
- <sup>13</sup> Центры управления движением оборудованы передовыми системами управления движением. В целях максимального увеличения пропускной способности дорожных сетей, минимизации негативного влияния происшествий на пользователей и упреждающего управления транспортными потоками в этих центрах применяются механизмы обнаружения проблем в режиме реального времени, средства мониторинга движения, адаптивные системы контроля и управления светофорами и устройства беспроводных коммуникаций. Недавно для обеспечения превращения этих центров в передовые центры управления движением в них стали внедряться открытые площадки, открытый интерфейс программирования приложений и современные технологии в сфере безопасности. Использование открытого интерфейса программирования приложений также способствует повышению эффективности отслеживания перевозок и выявления транспортных средств, велосипедистов и пешеходов с помощью экспериментальной технологии отслеживания. (United States of America, Department of Transportation, *Transportation Management Center Data Capture for Performance and Mobility Measures Reference Manual* (Washington, D.C., 2013); и Advantech B+B SmartWorx, “Implementing an advanced traffic management system with network structure upgrade”, 13 March 2018).
- <sup>14</sup> Концепция совместных интеллектуальных транспортных систем и подключенных транспортных средств основана на технологиях коммуникации транспортных средств (включая технологии «придорожная инфраструктура – транспортное средство» и «транспортное средство – транспортное средство»), посредством которых происходит беспроводной обмен данными между транспортными средствами и различными объектами, включая придорожную инфраструктуру и



**Случаи применения новых технологий информационных транспортных систем**

<i>Категория</i>	<i>Случаи применения</i>
Передовые центры управления движением	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Сеульская транспортная и информационная служба, Республика Корея</li> <li>• Система мониторинга скоростных автомагистралей и информирования о ситуации на них, Сингапур</li> </ul>
Совместные интеллектуальные транспортные системы и подключенные транспортные средства	<ul style="list-style-type: none"> <li>• в Китае в 2014 году были опубликованы национальные стандарты технологий коммуникации транспортных средств</li> <li>• в Японии в 2018 году было распространено около 3,7 миллиона устройств, использующих версию 2.0 системы сбора платы за пользование дорогами (ранее проект блочной интеллектуальной транспортной системы)</li> <li>• в Республике Корея в 2019 году на основных автомагистралях Сеула была протестирована система коммуникации подключенных транспортных средств пятого поколения</li> </ul>
Автономные транспортные средства	<ul style="list-style-type: none"> <li>• в Китае в Сюньане (новом районе, специально приспособленном для развития технологий автономных транспортных средств), запланирован новый городской проект, предназначенный исключительно для беспилотных транспортных средств</li> <li>• в Японии прошли проверочные испытания автономных такси и были разработаны планы по коммерциализации автономных такси к проведению Олимпийских и Паралимпийских игр в Токио в 2020 году</li> </ul>

другие транспортные средства. Различные виды оборудования, программного обеспечения и микропрограммного обеспечения позволяют использовать эти технологии для сокращения транспортных заторов, уменьшения объемов потребляемого топлива и выбросов, укрепления мобильности и повышения надежности и безопасности автомобильных перевозок посредством обеспечения обмена информацией о дорожной ситуации с элементами придорожной инфраструктуры, транспортными средствами и другими объектами. (Chad Morley, “7 connected car trends fuelling the future”, 7 May 2018; and European Commission, *Study on the Deployment of C-ITS in Europe: Final Report – Framework Contract on Impact Assessment and Evaluation Studies in the Field of Transport* (Brussels, 2016)).

<sup>15</sup> В общем и целом автономные транспортные средства, которые также называют самоуправляемыми или беспилотными транспортными средствами, представляют собой моторизированные транспортные средства, способные перемещаться без участия человека. Они применяют навигационные спутниковые системы и различные датчики для ориентации в окружающей среде и определения оптимального маршрута движения, учитывая при этом препятствия и дорожные знаки посредством использования беспроводных сетей, цифровых карт, автоматических средств контроля, установленных на транспортных средствах, и информации, получаемой в режиме реального времени от интеллектуальных инфраструктурных объектов и из центра контроля. (*Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific*; and ESCAP, *Policy Framework for the Use and Deployment of Intelligent Transport Systems in Asia and the Pacific: Study Report* (Bangkok, 2017)).

Категория	Случаи применения
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• в 2017 году в Республике Корея был построен объект K-City, один из крупнейших полигонов для испытания беспилотных транспортных средств (площадью 360 тысяч квадратных метров)</li> </ul>

29. Цикл разработки интеллектуальных транспортных систем становится короче, однако некоторые страны по-прежнему сталкиваются с рядом трудностей при внедрении данных систем, что препятствует их более широкому распространению в странах сети Азиатских автомобильных дорог. Например, между отдельными государствами-участниками сети существует значительный разрыв в плане разработки соответствующих стратегий и технологий. Реакция стран на появление новых интеллектуальных транспортных технологий характеризуется различиями в подходах к вопросам, связанным с эволюцией соответствующего регулирования, стратегий и технологий. В целом необходима большая согласованность и стандартизация интеллектуальных транспортных систем, особенно между странами-соседями. Кроме того, не достаточно эффективное регулирование в некоторых государствах-участниках может создать препятствия для интеграции уже существующих и будущих технологий, устойчивых планов, а также для разработки и использования интеллектуальных транспортных систем.<sup>16</sup>

30. В то же время в результате роста спроса на новые технологии со стороны молодежи и пользователей смартфонов; проведения на субрегиональном уровне новых мероприятий, связанных с интеллектуальными транспортными системами; расширения комплексного планирования в вопросах связуемости и управления дорожным движением и обеспечения его безопасности; устойчивых инвестиций в инфраструктуру; и формирования региональных передовых методов работы и передового опыта на основе соответствующей деятельности, осуществляемой в Китае, Республике Корея, Сингапуре и Японии, в странах – членах сети Азиатских автомобильных дорог открываются новые возможности для интеллектуальных транспортных систем.

31. В этом контексте неотъемлемой частью регионального подхода к планированию и поддержанию транспортной дорожной инфраструктуры должна стать стратегия поощрения использования интеллектуальных транспортных систем и их долгосрочного применения в сфере грузовых перевозок. Дискуссии, посвященные развитию сети Азиатских автомобильных дорог, могут послужить хорошей возможностью для рассмотрения скоординированного подхода к разработке на региональном уровне новых требований к дорожной инфраструктуре, связанных с интеллектуальными транспортными системами.

<sup>16</sup> Описанные здесь проблемы были определены на основе шести страновых докладов национальных экспертов по интеллектуальным транспортным системам из Азербайджана, Вьетнама, Китая, Российской Федерации, Таджикистана и Турции и итогов осуществляющих свою деятельность во Вьетнаме, Китае, Малайзии, Республике Корея и Сингапуре миссий по установлению фактов. Дополнительная информация представлена в документе ESCAP, *Guidelines for the Regulatory Frameworks of Intelligent Transport Systems in Asia and the Pacific* (Bangkok, 2019).

32. Принимая во внимание эти обстоятельства и основываясь на своей предыдущей работе по использованию интеллектуальных транспортных систем в рамках сети Азиатских автомобильных дорог, секретариат начинает реализацию проекта по оказанию странам помощи в достижении общего понимания и повышении осведомленности относительно использования высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в рамках сети. Целью этого проекта является укрепление регионального сотрудничества посредством разработки комплекса руководящих принципов по данной теме. Эти руководящие принципы будут посвящены требованиям, связанным с инфраструктурой и пересечением границ, при этом особое внимание будет уделено роли дорожной инфраструктуры и интеллектуальных транспортных систем в обеспечении пользователей автомобильных дорог информацией о состоянии дорог и условиях движения и в оптимизации дорожного движения.

#### **IV. Улучшение оперативной связуемости в рамках сети Азиатских автомобильных дорог**

33. Повышение качества дорожной инфраструктуры на маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог должно проходить одновременно с улучшением оперативной связуемости в рамках этой сети.

34. Упрощение процедур международных автомобильных перевозок является важным направлением регионального транспортного сотрудничества под эгидой ЭСКАТО. В Региональных стратегических рамках для упрощения процедур международных автомобильных перевозок<sup>17</sup>, принятых странами – членами ЭСКАТО в 2012 году, были определены шесть фундаментальных задач, включая следующие: а) разрешения на автомобильные перевозки и коммерческие права на перевозку; б) визы для профессиональных водителей и экипажей автотранспортных средств; в) временный ввоз автодорожных транспортных средств; г) страхование транспортных средств; д) масса и габариты транспортных средств; и е) регистрация транспортных средств и техпаспорта. Кроме того, вышеупомянутая Региональная программа действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), включает тематическую область, посвященную региональной транспортной оперативной связуемости, в частности гармонизации юридических требований и технических и операционных стандартов, что призвано способствовать использованию новых технологий и внедрению инструментов обложения процедур перевозок.

35. В этом контексте секретариат продолжает оказывать странам содействие в дальнейшем укреплении оперативной связуемости в рамках сети Азиатских автомобильных дорог посредством таких инициатив, как поощрение многосторонних соглашений о коммерческих правах на перевозки в рамках сети, предоставление государствам-членам помощи в гармонизации стандартов, регулирующих массу, габариты и выбросы автотранспортных средств, поощрение использования новых технологий в процессе международного транзита и распространение передового опыта и модельных подходов к упрощению процедур перевозок.

##### **A. Поощрение многосторонних соглашений о коммерческих правах на международные автомобильные перевозки по сети Азиатских автомобильных дорог**

<sup>17</sup> Резолюция комиссии 68/4, приложение, добавление II.

36. Согласно Региональным стратегическим рамкам для упрощения процедур автомобильных перевозок разрешения на автомобильные перевозки и коммерческие права на перевозку остаются одним из основных барьеров на пути к беспрепятственному международному автомобильному сообщению в рамках сети Азиатских автомобильных дорог. В последние годы секретариат поддержал две основные инициативы, направленные на открытие отдельных участков сети для международного автомобильного транспорта: Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог и Соглашение между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок.

37. Правительства Китая, Монголии и Российской Федерации подписали Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог 8 декабря 2016 года в Москве в рамках третьей сессии Конференции министров по транспорту. Подписав соглашение, каждая страна согласилась предоставить двум другим странам коммерческие права на международные автомобильные перевозки по участкам маршрутов АН3 и АН4 сети Азиатских автомобильных дорог, связывающих соответствующие территории этих стран. С помощью этого Соглашения, эти три государства – члена ЭСКАТО ввели в эксплуатацию следующие участки сети Азиатских автомобильных дорог: АН3 от Улан-Удэ в Российской Федерации до порта Тяньцзинь в Китае через Улан-Батор и Пекин (этот участок среди прочего предоставит доступ к морю Монголии, стране, не имеющей выхода к морю); и АН4 от Новосибирска в Российской Федерации до Хонкирафа на границе Китая с Пакистаном через Урумчи и Каши в Китае. Это первое межправительственное соглашение, заключенное в рамках экономического коридора Китай-Монголия-Российская Федерация.

38. На своей семьдесят третьей сессии, проходившей в Бангкоке с 15 по 19 мая 2017 года, Комиссия признала Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог важной инициативой в контексте эксплуатации этой сети и приняла резолюцию 73/4, в которой призвала все стороны Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог рассмотреть возможность присоединения к Межправительственному соглашению о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог и обратилась к Исполнительному секретарю с просьбой продолжать содействие осуществлению этого соглашения. На своей семьдесят четвертой сессии, проходившей в Бангкоке с 11 по 16 мая 2018 года, Комиссия вновь подчеркнула важную роль Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог в контексте эксплуатации этой сети и отметила обращенный ко всем странам-членам этой сети призыв рассмотреть возможность присоединения к этому соглашению.

39. После вступления в силу 21 сентября 2018 года Соглашения о международных автомобильных перевозках секретариат, действуя в соответствии с мандатом, содержащимся в резолюции 73/4, провел для сторон Соглашения два совещания экспертов: 28 ноября 2018 года в Улан-Баторе и 5 и 6 июня 2019 года в Инчхоне, Республика Корея; эти совещания были организованы для облегчения плавного запуска процесса осуществления Соглашения и для учреждения объединенного комитета по контролю за осуществлением Соглашения в соответствии со статьей 12 и приложением 3 Соглашения.

40. Правительство Китая, являясь председателем объединенного комитета в 2019 году, организовало его первое совещание 3 и 4 июля 2019 года в Маньчжурии, Китай. Объединенный комитет согласовал на 2019 год квоту в 200 разрешений для каждой из трех стран и принял решение распределить согласованное количество разрешений. Этот обмен разрешениями в рамках Соглашения открыл путь международным автомобильным перевозкам по участкам маршрутов АНЗ и АН4, связывающих территории Китая, Монголии и Российской Федерации.

41. Соглашение между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, вступившее в силу в январе 2017 года, является еще одним примером правового инструмента, содействующего эксплуатации автодорожной инфраструктуры в регионе посредством предоставления коммерческих прав на международные автомобильные перевозки. Это Соглашение направлено на укрепление транспортной связуемости между странами-членами Шанхайской Организации Сотрудничества. С момента начала переговоров по соглашению в 2004 году секретариат предоставлял соответствующую помощь в виде технической и финансовой поддержки, тематической научно-исследовательской работы и разработки Соглашения и приложений к нему. В 2017 году к Соглашению присоединились Индия и Пакистан, в результате чего число сторон Соглашения достигло восьми (Индия, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Пакистан, Российская Федерация, Таджикистан и Узбекистан).

42. В Сямыне, Китай, 13 и 14 декабря 2018 года состоялось первое совещание объединенного комитета, учрежденного для координации осуществления Соглашения между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. Объединенный комитет согласовал на 2019 год начальную квоту в 200 разрешений на автомобильные перевозки для каждой страны и принял ряд других решений относительно осуществления Соглашения.

## **В. На пути к гармонизации стандартов, регулирующих массу, габариты и выбросы дорожного транспорта на маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог**

43. Стандарты, регулирующие массу, габариты и выбросы дорожного транспорта по маршрутам сети Азиатских автомобильных дорог, представляют собой еще одну область, где можно достичь значительного укрепления оперативной связуемости.

44. В настоящее время страны сети Азиатских автомобильных дорог применяют шесть разных ограничений длины грузовых автомобилей без прицепа – в диапазоне от 9,1 м до 12,2 м. Максимальная длина сочлененных транспортных средств варьируется от 16 м до 25 м в зависимости от страны. Кроме того, максимально допустимая масса автомобиля с грузом варьируется от 21 тонны до 44 тонн для грузовых автомобилей без прицепа и от 36 тонн до 61,5 тонны для сочлененных транспортных средств. Более того, в странах ЭСКАТО наблюдаются различия в стандартах, регулирующие ширину автотранспортных средств. В большинстве стран максимально разрешенная ширина составляет от 2,5 м до 2,55 м, при этом в некоторых других странах максимально разрешенная ширина варьируется в диапазоне от 2,6 м до 3 м.

45. К ряду сложностей в контексте международного автомобильного транспорта приводят различия в национальных стандартах, регулирующих проектирование и строительство автодорожной инфраструктуры и допустимые значения массы и габаритов транспортных средств. Иностранные транспортные средства, масса и габариты которых превышают соответствующие допустимые значения, могут причинить серьезный ущерб дорогам, мостам и другой транспортной инфраструктуре из-за своей потенциальной несовместимости с конструктивными особенностями автодорожной сети в принимающих странах, включая высоту и ширину тоннелей и радиусы поворотов дорог. Это может серьезно сказаться на безопасности дорожного движения. Кроме того, различия в национальных стандартах, регламентирующих массу транспортных средств, приводят к неэффективности в логистических цепочках. К примеру, транспортные операторы вынуждены отказываться от оптимальной загрузки своих транспортных средств при перевозке товаров через страну с меньшими максимально допустимыми ограничениями по массе транспортного средства. Это может привести к финансовым расходам для перевозчиков, задержкам доставки грузов и снижению эффективности соответствующей деятельности.

46. Стандарты, регулирующие выбросы дорожного транспорта на маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог, также разнятся. Одни страны применяют минимальные стандарты Еуро 6, другие – минимальные стандарты Еуро 2, третьи используют свои собственные национальные стандарты, которые могут быть несовместимы со стандартами Еуро<sup>18</sup>.

47. В вышеупомянутом исследовании комплексного планирования евразийских транспортных коридоров в целях укрепления внутрорегиональной и межрегиональной транспортной связуемости различия в стандартах, регулирующих массу, габариты и выбросы, были названы источником значительной неэффективности на изученных транспортных маршрутах. Следующая гипотетическая ситуация служит иллюстрацией этой проблемы. Предположим, что страна А установила максимально допустимую массу грузового автомобиля без прицепа на отметке в 33 тонны, а для сочлененного транспортного средства на отметке в 40 тонн. Эти ограничения значительно ниже, чем в соседних странах В и С, где максимальная допустимая масса для грузового автомобиля без прицепа составляет 34 тонны, а для сочлененного транспортного средства – 44 тонны. С одной стороны, транспортные средства из страны А будут в невыгодном положении при перевозке грузов за границу, поскольку они будут вынуждены перевозить меньше грузов, нежели транспортные средства из страны В или С. Перевозчикам из страны А придется либо смириться с убытками, либо попытаться компенсировать разницу путем совершения большего количества поездок с соответствующими последствиями с точки зрения издержек, временных затрат и окружающей среде. С другой стороны, перевозчики из соседних стран В и С сталкиваются с трудностями, связанными с тем, что им приходится либо снижать массу груза, перевозимого их транспортными средствами, перед въездом в страну А или транзитным проездом через нее, либо быть готовыми к штрафам со стороны контролирующих органов. Эта ситуация приводит к ненужным финансовым издержкам для перевозчиков, задержкам доставки грузов, более низкой эффективности и негативным экологическим последствиям.

48. Признавая эти сложности, секретариат проводит исследование, направленное на подготовку рекомендаций для упрощения гармонизации национальных и субрегиональных стандартов, регулирующих массу, габариты и

---

<sup>18</sup> Дополнительная информация размещена на сайте: [https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/environment-protection/emissions\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/environment-protection/emissions_en).

выбросы транспортных средств, в целях повышения степени беспрепятственности и эффективности трансграничных и транзитных автомобильных грузовых перевозок как для стран сети Азиатских автомобильных дорог, так и для других стран.

49. Проект рекомендаций будет представлен на региональном совещании, посвященном укреплению потенциала государств-членов ЭСКАТО в области гармонизации стандартов, регулирующих массу, габариты и выбросы автотранспортных средств, в целях развития транспортных перевозок по маршрутам сети Азиатских автомобильных дорог; это совещание запланировано на 19 сентября 2019 года. Рекомендации исследования могут быть использованы для укрепления потенциала директивных органов региона в области гармонизации соответствующих стандартов.

### **С. Использование новых технологий для обеспечения эффективности трансграничных и транзитных перевозок в рамках сети Азиатских автомобильных дорог**

50. Новые технологии открывают огромные возможности для упрощения процедур международных транспортных перевозок в регионе. За последнее время страны Южной Азии приложили значительные усилия для обеспечения использования новых технологий для упрощения процедур транзитных транспортных перевозок. В апреле 2019 года в Индии и Непале появилась электронная система отслеживания грузов, основанная на разработанной секретариатом Модели по безопасному трансграничному транспорту. Эта система, упраздняющая требование, согласно которому товары, направляемые из Непала на импорт в третьи страны, должны проходить таможенную очистку в таможенных органах Индии, была внедрена в индийских портах Вишакхапатнам и Калькутта. Испытания, проведенные ранее на маршруте транзитных транспортных перевозок Индия-Бутан при технической поддержке со стороны секретариата, подтвердили техническую и экономическую целесообразность использования этой технологии отслеживания грузов для упрощения процедур транзита

51. Электронные системы отслеживания грузов все чаще используются для упрощения процедур транзитных транспортных перевозок. Во многих субрегиональных транспортных соглашениях, таких как Соглашение по автомобильному транспорту между Бангладеш, Бутаном, Индией и Непалом, содержатся положения об электронных средствах отслеживания транспортных средств. Кроме того, секретариат организует экспериментальные программы по применению этих систем в ответ на направляемые многими странами запросы о соответствующей помощи.<sup>19</sup>

52. В Восточной Африке, где национальные электронные системы отслеживания грузов не могут обеспечить облегчение процедур беспрепятственных транзитных перевозок, страны создали региональную электронную систему отслеживания грузов для дальнейшего повышения уровня безопасности и предсказуемости движения грузов.<sup>20</sup> Внедрение этой системы

---

<sup>19</sup> См. пункты 7 и 14 выводов и рекомендаций семинара по укреплению транспортной связуемости между Вьетнамом, Камбоджей, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Мьянмой и Таиландом, информация доступна по адресу: [www.unescap.org/sites/default/files/Workshop%20conclusions%20Yangan%20Oct%202018.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/Workshop%20conclusions%20Yangan%20Oct%202018.pdf).

<sup>20</sup> World Customs Organization, "Kenya, Rwanda and Uganda officially launch regional electronic cargo tracking system", 27 February 2017.

оказало положительное воздействие в целом ряде вопросов: сокращение времени в пути с 11 до 4 дней, значительное снижение числа случаев перенаправления товаров во время перевозок и повышение эффективности взаимодействия с таможенными органами в режиме реального времени.

53. С учетом потенциала электронных систем отслеживания транспортных средств с точки зрения упрощения транзитных перевозок было бы желательно обеспечить стандартизацию и гармонизацию параметров ключевых компонентов подобных систем на региональном и субрегиональном уровнях. В противном случае различные системы отслеживания транспортных средств могут быть не в полной мере функционально совместимы и могут оказаться не в состоянии обеспечить желаемое упрощение процедур транзитных перевозок.

54. Региональные электронные средства отслеживания товаров и транспортных средств позволяют создать действующие в режиме реального времени механизмы правоприменения, что дает возможность изменить в лучшую сторону восприятие таможенными органами связанных перевозками рисков и в результате снизить гарантийные требования. Таким образом, электронные системы отслеживания вкуче с электронными системами транзитных перевозок могут обеспечить безопасность транзита и уменьшить расходы, связанные с соответствующими гарантиями<sup>21</sup>. В отличие от некоторых уже существующих транзитных систем, которые предполагают жесткие условия предоставления гарантий, упомянутые выше системы могут способствовать формированию гибких гарантийных условий. Чтобы углубить знания правительственных должностных лиц о подобных системах, секретариат разработал руководство по созданию автоматизированной системы таможенного транзита при перевозках; кроме того, он намерен по запросу стран-членов оказывать им поддержку в сфере политики и укрепления потенциала.<sup>22</sup>

55. Для того чтобы в полной мере воспользоваться преимуществами безбумажных технологий в контексте международных автомобильных грузовых перевозок, страны могут рассмотреть возможность создания цифровой платформы грузовых перевозок для ускорения прохождения регуляционных формальных процедур, предусмотренных конкретным соглашением об автомобильных перевозках, с тем, чтобы обеспечить его эффективную реализацию.<sup>23</sup>

56. Предлагаемая цифровая платформа грузовых перевозок может иметь три модуля: первый модуль, связанный с такими транспортными вопросами, как формирование и верификация в режиме онлайн разрешений на перевозки; второй модуль, связанный с прохождением иммиграционных формальных процедур, в том числе посредством базы данных и/или верификации экипажа; и третий модуль, предназначенный для инициирования и осуществления таможенными органами формальных транзитных процедур, в том числе связанных с управлением гарантиями, отслеживанием транспортных средств, временным ввозом транспортных средств и фиксированием въезда и выезда

---

<sup>21</sup> Эта система внедряется государствами – членами Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Система таможенного транзита АСЕАН основана на новой компьютеризированной транзитной системе Европейского союза.

<sup>22</sup> ESCAP, “Guide on establishing an automated customs transit transport system” (Bangkok, 2016).

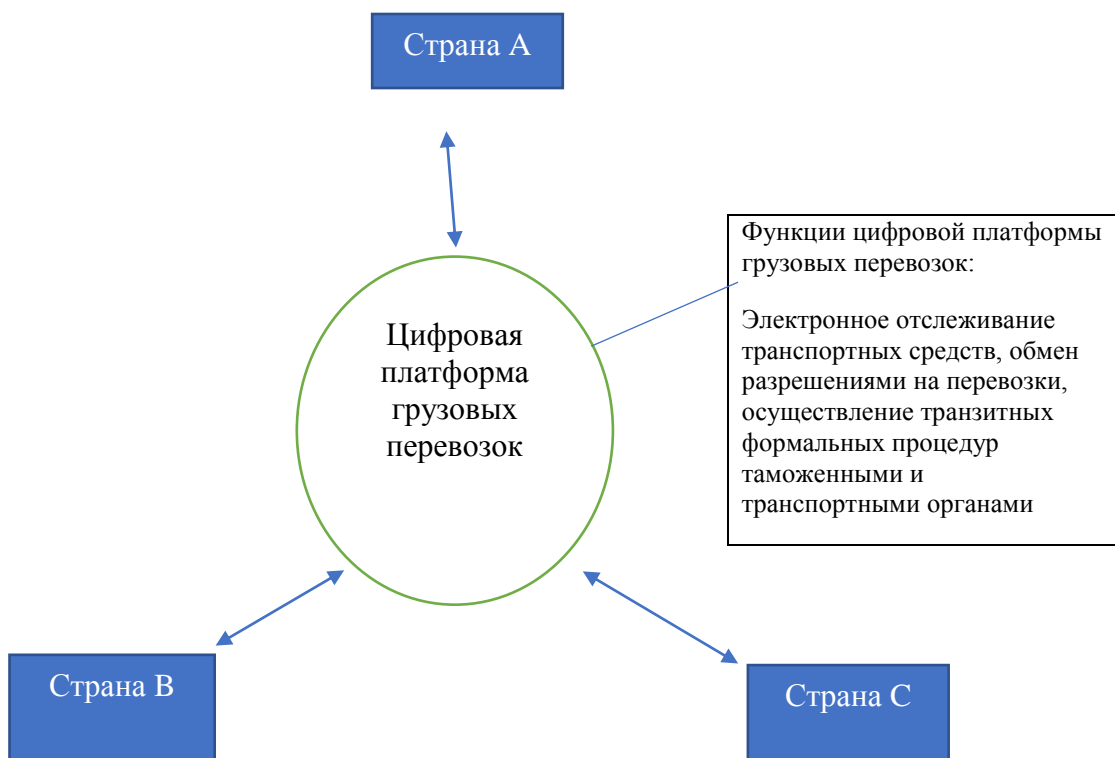
<sup>23</sup> Прохождение регуляционных формальных процедур главным образом подразумевает взаимодействие с тремя видами структур: органами, занимающимися транспортной деятельностью (выдача и проверка разрешений на автомобильные грузоперевозки и вопросы, связанные с транзитом), иммиграционными службами (проверка документов, удостоверяющих личность водителя и экипажа) и таможенными органами (вопросы транзита, временного ввоза, декларирования грузов и транспортных средств и одобрения въезда и выезда транспортных средств).



транспортных средств. Инициация и осуществление всех процессов будет проводиться в электронной форме. При необходимости доступ к этой платформе может быть предоставлен и другим органам.

57. Цифровая платформа грузовых перевозок может обеспечить предоставление целого ряда услуг, в числе которых: а) отслеживание превышения срока нахождения транспортных средств на территории иностранного государства (один из основных вопросов, вызывающих озабоченность у контролирующих органов); б) оповещение в режиме реального времени об отклонении от маршрута для предприняли соответствующими службами необходимых мер; с) сопоставление информации о въезде и выезде транспортных средств; d) оперативное осуществление формальных процедур, связанных с транзитом, включая автоматическое освобождение от гарантий; е) обмен информацией между такими контролируемыми органами, как таможенные службы, полиция и органы, занимающиеся транспортной деятельностью; f) услуги, связанные с пунктами въезда и выезда, местами, предназначенными для отдыха и восстановления сил, пунктами ремонта и заправочными станциями; и g) услуги, связанные с различными сборами и платежами, вносимыми транспортными операторами за прохождение ряда формальных процедур. Концепция такой платформы проиллюстрирована на диаграмме ниже.

**Концепция цифровой платформы грузовых перевозок для осуществления регуляционных формальных процедур при международных автомобильных грузовых перевозках**



58. Доступ к этой платформе может предоставляться на основе аутентификации конкретного пользователя и в зависимости от роли каждой структуры. Кроме того, платформа может быть соединена с системой «единого

окна» и таможенными информационными системами каждой страны во избежание дублирования усилий.

59. Цифровая платформа грузовых перевозок может управляться независимой структурой, а надзор за ее деятельностью будет осуществляться руководящим комитетом, состоящим из представителей стран-членов. Подробный порядок может быть изложен в соответствующем соглашении о перевозках. В дополнение к этому цифровая платформа грузовых перевозок предоставит национальным регулирующим органам возможности для анализа вопросов, связанных с упрощением и гармонизацией формальных процедур для трансграничных и транзитных перевозок.

60. Можно рассмотреть возможность запуска цифровой платформы грузовых перевозок на экспериментальной основе, и ЭСКАТО может поддержать страны, участвующие в соответствующей пилотной программе, направленной на создание этой платформы.

#### **D. Содействие применению передового опыта и типовых подходов в контексте упрощения процедур перевозок**

61. В целях оказания странам поддержки во внедрении этих механизмов и достижении целей, содержащихся в Региональных стратегических рамках для упрощения процедур международных автомобильных перевозок или проистекающих из них, секретариат разработал восемь взаимодополняющих моделей по упрощению процедур перевозок в целях преодоления эксплуатационных проблем в области региональной транспортной связуемости, которые представлены ниже:

a) модель по безопасному трансграничному транспорту, которая демонстрирует использование новых технологий в области упрощения процедур перевозок;

b) модели по эффективному трансграничному транспорту, в рамках которых рассматривается развитие методов работы автотранспортной индустрии, позволяющих осуществлять замену тягача и прицепа в целях преодоления нефизических барьеров;

c) модель по комплексному контролю на пунктах пересечения границы, которая обеспечивает оптимизацию потоков информации, поступающих от различных учреждений на границе, в целях избежания дублирования усилий;

d) методология «Время/стоимость–расстояние», которая обеспечивает наличие диагностического инструмента и механизма отслеживания эффективности транспортных коридоров;

e) типовое двустороннее соглашение по международным автомобильным перевозкам, в котором представлены механизмы согласования положений уже существующих двусторонних соглашений; государства - члены ЭСКАТО могут использовать эти механизмы в будущем при заключении новых двусторонних соглашений или внесении изменений в уже существующие соглашения;

f) типовое субрегиональное соглашение по упрощению транспортных перевозок, в котором приводятся предполагаемая структура и краткое описание основных элементов и конкретных вопросов существа, которые будут охватываться субрегиональным соглашением;

g) типовое многостороннее разрешение на международные автомобильные перевозки, которое может использоваться в качестве одного из инструментов для осуществления существующих соглашений или быть включено в будущие соглашения по международным автомобильным перевозкам;

h) стандартная модель логистических информационных систем, в которой приводится комплексный список соответствующих технических стандартов, предлагаются общие технические стандарты, которые могут быть использованы при создании логистических информационных систем в целях повышения степени оперативной связуемости в рамках региона ЭСКАТО, и содержится краткое практическое руководство по общей архитектуре логистических информационных систем.

62. По просьбе членов и ассоциированных членов ЭСКАТО был проведен ряд национальных и межстрановых семинаров, направленных на то, чтобы поддержать их в внедрении этих моделей и углублении знаний и развитии навыков должностных лиц, участвующих в процедурах трансграничных и транзитных перевозок. В частности, секретариат организовал семинары по повышению степени оперативной транспортной связуемости в странах Юго-Восточной Азии, а именно: во Вьетнаме, Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике, Мьянме, Таиланде. В ходе этих семинаров страны договорились о применении на экспериментальной основе модели по безопасному трансграничному транспорту на отдельных транзитных маршрутах. Страны проявили интерес к опыту автотранспортной индустрии в плане замены тягачей и прицепов и обратились к секретариату с просьбой разработать необходимый юридический документ для рассмотрения странами.

63. В аналитическом докладе о комплексном планировании евразийских транспортных коридоров в целях укрепления внутри- и межрегиональной транспортной связуемости приводится оценка состояния оперативной связуемости трех евразийских транспортных коридоров. В этом докладе были выявлены серьезные оперативные трудности, которые негативно сказываются на беспрепятственном осуществлении международных автомобильных перевозок по этим коридорам, в том числе трудности, связанные со сложными процедурами пересечения границ и противоречиями в требованиях таможенных, иммиграционных и транспортных органов.<sup>24</sup>

## **V. Вопросы для рассмотрения Рабочей группой по Азиатским автомобильным дорогам**

64. Принимая во внимание информацию, изложенную в настоящем документе, Рабочая группа, возможно, пожелает предоставить секретариату дальнейшие руководящие указания по его стратегиям и подходам в следующем контексте:

a) дальнейшая разработка и внедрение стандартов качества инфраструктуры для маршрутов Азиатских автомобильных дорог, и в особенности деятельность, связанная со следующими вопросами:

i) отслеживание непрерывных национальных усилий, направленных на повышение качества маршрутов Азиатских автомобильных дорог;

<sup>24</sup> ESCAP, *Study Report 2017: Comprehensive Planning of Eurasian Transport Corridors*, page 89 (см. сноску 8).

ii) поддержка стран в ратификации и выполнении положений приложения II bis под названием «Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения»;

iii) помощь странам в оценке благоприятных условий для активизации использования интеллектуальных транспортных систем в рамках сети Азиатских автомобильных дорог;

b) эксплуатация сети Азиатских автомобильных дорог в соответствии с существующими региональными рамочными механизмами упрощения международных автомобильных перевозок, в том числе посредством следующих усилий:

i) содействие странам в дальнейшем решении проблемы прав на автомобильные перевозки в рамках сети Азиатских автомобильных дорог;

ii) предоставление помощи в распространении гармонизированных стандартов, регулирующих массу, габариты и выбросы автотранспортных средств на маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог;

iii) поощрение использования новых технологий в целях обеспечения эффективности процедур трансграничных и транзитных перевозок;

iv) поддержка стран в внедрении передового опыта и типовых подходов к упрощению процедур перевозок.

## Приложение

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

<i>Совещания директивных органов</i>	<i>Решения и рекомендации</i>
<p>Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, семьдесят четвертая сессия, Бангкок, 11-16 мая 2018 года</p>	<p>Комиссия признала, что развитие интегрированного и интермодального транспорта, бесперебойной связуемости и городского транспорта необходимо для осуществления Повестки дня на период до 2030 года и достижения целей в области устойчивого развития. Должным образом связанная и интегрированная система транспорта и развитая городская мобильность способны повысить доступность для уязвимых групп населения, способствовать развитию торговли и инвестиций, создавать новые возможности для трудоустройства и в конечном итоге способствовать сокращению неравенства в Азиатско-Тихоокеанском регионе.<sup>1</sup></p> <p>Комиссия отметила, что государства-члены все активнее интегрируют свои национальные планы по развитию транспортной инфраструктуры с субрегиональными и региональными инициативами в области связуемости, в частности в контексте предоставления странам, не имеющим выхода к морю, и отдаленным внутренним районам доступа к международным морским портам.<sup>2</sup></p> <p>Комиссия признала, что Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственное соглашение о «сухих портах» представляют собой нормативную базу для развития транспорта в регионе. Она подчеркнула, что Межправительственное соглашение о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог, заключенное между правительствами Китая, Монголии и Российской Федерации, сыграет важную роль в эксплуатации сети Азиатских автомобильных дорог, и приняла к сведению призыв, обращенный ко всем государствам-членам сети Азиатских автомобильных дорог, рассмотреть возможность присоединения к данному Соглашению.<sup>3</sup></p>

<sup>1</sup> ESCAP/74/44, пункт 45.

<sup>2</sup> Там же, пункт 47.

<sup>3</sup> Там же, пункт 51.

*Совещания  
директивных органов*

*Решения и рекомендации*

Комитет по транспорту, пятая сессия, Бангкок, 19-21 ноября 2018 года

Что касается автомобильных перевозок, то Комитет признал, что в регионе еще предстоит проделать значительный объем работы по согласованию правил, касающихся массы, габаритов и выбросов транспортных средств. Он также отметил, что чрезмерное ограничение прав на автотранспортные перевозки по-прежнему приводит к излишним транспортным расходам и задержкам 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, а также текущего проекта ЭСКАТО по согласованию стандартов, касающихся массы, 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.<sup>4</sup>

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; с) создания национальных органов по вопросам транспорта и логистики и d) разработки национальных комплексных стратегий в области транспорта и генеральных планов в области транспорта и логистики.<sup>5</sup>

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, 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.<sup>6</sup>

<sup>4</sup> ESCAP/CTR/2018/8, пункт 18.

<sup>5</sup> Там же, пункт 19.

<sup>6</sup> Там же, пункт 22.