



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

**Четвертая сессия**

Бангкок, 15-17 октября 2014 года

**Доклад о работе четвертой сессии Комитета по транспорту**

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Вопросы, требующие решения Комиссии или доводимые до ее сведения	2
II. Отчет о работе .....	2
A. Обзор осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы) .....	2
B. Использование взаимодополняемости инфраструктуры различных секторов .....	6
C. Основные вопросы в области транспорта .....	7
D. Рассмотрение будущей направленности программы .....	13
E. Рассмотрение проектов резолюций и решений для представления Комиссии на ее семьдесят первой сессии .....	14
F. Прочие вопросы .....	14
G. Утверждение доклада Комитета .....	14
III. Организация сессии .....	14
A. Открытие, продолжительность и организация сессии .....	14
B. Участие в работе сессии .....	14
C. Выборы должностных лиц .....	15
D. Повестка дня .....	15
Приложение:	
Список документов .....	16



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

1. Комитет рекомендует Комиссии утвердить на своей семьдесят первой сессии в 2015 году: а) проект программы работы на 2016-2017 годы; и б) предложение секретариата о проведении третьей сессии Конференции министров по транспорту в 2016 году вместо пятой сессии Комитета по транспорту.
2. Комитет рекомендует представить Комиссии на предмет принятия на ее семьдесят первой сессии в 2015 году проекта резолюции «Региональная программа сотрудничества в целях упрощения процедур международных железнодорожных перевозок».
3. Комитет призывает государства-члены, которые еще не сделали этого, рассмотреть возможность подписания и/или ускорения внутреннего процесса ратификации, или одобрения Межправительственного соглашения о «сухих портах» с тем, чтобы оно как можно раньше вступило в силу.
4. Комитет рекомендует принять во внимание поправки к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог, чтобы отразить идею сосуществования, о чем говорилось в итоговых документах консультаций экспертов, проведенных в Маниле, Алматы и Паро.
5. Комитет также рекомендует рассмотреть касающиеся таких поправок вопросы на будущих совещаниях рабочих групп по сетям Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог, как это предусмотрено в соответствующих соглашениях.
6. Комитет отметил преимущества открытого доступа к пассивной инфраструктуре связи, в том числе инфраструктуре, которая будет развернута вдоль сетей Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог.
7. Комитет рекомендует секретариату создать базу данных о всех региональных инфраструктурных проектах, которые открывают возможность для использования существующей или будущей оптико-волоконной технологии. Эту информацию можно было бы отразить в интерактивных картах Азиатско-Тихоокеанской информационной супермагистрали, составленных ЭСКАТО и Международным союзом электросвязи.

## **II. Отчет о работе**

### **A. Обзор осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы)** (Пункт 2 повестки дня)

8. Комитету был представлен документ секретариата, озаглавленный «Обзор осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы)» (E/ESCAP/CTR(4)/1), и информационный документ, озаглавленный

«Мероприятия, осуществленные в рамках Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы)».

9. Комитет с удовлетворением принял к сведению информацию о работе секретариата по осуществлению Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы).

10. Комитет вновь подтвердил свою поддержку развитию сети Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» и признал их роль в содействии развитию интермодальной транспортно-логистической системы. В связи с этим Комитет отметил прогресс, который наблюдается в развитии/модернизации транспортной инфраструктуры в странах-членах, включая сети Азиатских автомобильных и Трансазиатских железных дорог.

11. Что касается сети Азиатских автомобильных дорог, то: а) Национальное дорожное ведомство Пакистана запланировало развивать китайско-пакистанский экономический коридор протяженностью в 2 395 км, связывающий Гвадар в Пакистане с Каши в Китае, а также планирует строительство шестиполосной автомагистрали с контролируемым доступом по маршруту Карачи – Лахор; б) в настоящее время Республика Корея проводит исследование по вопросу о создании мультимодальной транспортно-логистической сети, которая первоначально свяжет Корейский полуостров с сопредельными пограничными районами в Китае и Российской Федерации; с) правительство Российской Федерации потратило в 2014 году 833 млн. долл. США на свою основную автотранспортную сеть федерального значения, в том числе в своем Дальневосточном федеральном округе, а также вдоль коридора Европа – Западный Китай, который в конечном итоге свяжет районы, прилегающие к Балтийскому морю и Тихому океану; d) в Индии правительство выделило средства для повышения качества маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог протяженностью в 11 690 км, пролегающей в этой стране; в частности, 6 901 км этих маршрутов в настоящее время представляют собой четырехполосные автомагистрали в соответствии с Национальным проектом по развитию сети автомобильных дорог; кроме того, разрабатываются планы приведения в ближайшем будущем еще 2 254 км дорог к соответствующим стандартам; e) в 2014 году Индонезия добилась прогресса в установке согласованных в рамках сети Азиатских автомобильных дорог дорожных знаков на трех ее участках и планирует сделать это в 2015 году еще на двух участках сети Азиатских автомобильных дорог.

12. Что касается сети Трансазиатских железных дорог, то Комитет принял к сведению информацию о следующем: а) развитии железнодорожных сетей на Яве, Суматре, Калимантане и Сулавеси в Индонезии; б) введущихся работах на железнодорожной ветке Казахстан – Туркменистан – Исламская Республика Иран, которые намечено завершить к декабрю 2014 года; с) прогрессе в строительстве железнодорожного участка Казвин – Решт – Астара между Азербайджаном и Исламской Республикой Иран и между Исламской Республикой Иран и Афганистаном; d) осуществляемом строительстве недостающего участка между Джирибамом и Импхалом в Индии, представлении доклада о результатах рекогносцировочно-инженерных изысканий и анализа транспортных потоков на участке Импхал – Морех, тоже в Индии, и представлении Технико-экономической службой Индийских железных дорог

министерству иностранных дел Индии предложения по детальному техническому проекту для участка железной дороги от Мореха (в Индии) до Таму и затем до Кале (оба пункта расположены в Мьянме); е) строительстве железнодорожной линии Вахдат – Яван в Таджикистане; f) модернизации и обновлении железнодорожными ведомствами Российской Федерации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, представляющих собой важное значение для торговли между Азией и Европой, и реконструкции участка между Хасаном (Российская Федерация) и портом Раджин (Корейская Народно-Демократическая Республика) вкуче с созданием важного грузового терминала в порте Раджин, который будет обслуживать международную торговлю с Корейским полуостровом; g) планируемой организации демонстрационных пробегов контейнерных составов между Непалом, Индией и Бангладеш; h) начале осуществления контейнерных перевозок на ряде маршрутов сети Трансазиатских железных дорог, включая коридор Исламабад – Тегеран – Стамбул (Турция) – Бендер-Аббас (Исламская Республика Иран)-Алматы (Казахстан) и коридор Алматы (Казахстан) – Тегеран – Стамбул (Турция); и i) выделении правительством Таджикистана необходимых бюджетных средств для развития железнодорожного сообщения с Афганистаном и Туркменистаном в связи с появлением международных грузовых транзитных коридоров.

13. Комитет отметил, что государства-члены все активнее принимают участие в оказании технической помощи наряду со своими соседями в целях достижения дальнейшего прогресса на пути развития эффективной транспортной инфраструктуры и услуг в регионе. В связи с этим он отметил предстоящие учебные курсы, которые будут организованы Московским государственным университетом путей сообщения для должностных лиц железнодорожных ведомств в Корейской Народно-Демократической Республике в вопросах перевода электроподвижного состава с тяговых электродвигателей постоянного тока на электродвигатели переменного тока.

14. Комитет признал, что развитие необходимой инфраструктуры должно сопровождаться мерами по упрощению процедур перевозок, и в связи с этим его информировали о таких инициативах, которые предпринимались некоторыми государствами-членами в направлении упрощения процедур международных наземных перевозок, как предстоящее Региональное железнодорожное соглашение между странами – членами Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК). С этой же целью Комитет принял к сведению информацию об успешном создании Национального комитета по упрощению процедур торговли и перевозок в Пакистане, и в этом контексте принял к сведению обращенную делегацией Пакистана к секретариату просьбу о проведении субрегионального практикума в Пакистане для стран Южной и Юго-Западной Азии.

15. Комитет информировали о недавнем подписании Соглашения между государствами – членами Шанхайской организации сотрудничества по упрощению процедур международных автомобильных перевозок, и он подчеркнул его большое значение как одного из важных шагов на пути развития транспортного сотрудничества в рамках этой организации. Комитет отметил уникальную роль секретариата в содействии разработке этого Соглашения и просил секретариат оказать дополнительную помощь в его практическом осуществлении.

16. Комитет также с удовлетворением принял к сведению информацию о финансовой помощи, предоставленной секретариату правительством Российской Федерации для проведения мероприятий, касающихся упрощения процедур эффективных железнодорожных интермодальных перевозок, развития «сухих портов» и согласования правовых документов применительно к международным автомобильным перевозкам в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

17. Комитет признал роль секретариата в содействии проведению переговоров по проекту правового документа, касающегося транзитных перевозок по маршруту АН4 сети Азиатских автомобильных дорог между Китаем, Монголией и Российской Федерацией, и принял информацию об итогах недавно состоявшегося консультативного совещания с участием этих стран.

18. Комитет отметил важное значение устойчивого транспорта как важной составляющей устойчивого развития. Он принял к сведению информацию об осуществляемых в настоящее время в регионе различных инициативах, направленных на обеспечение работы безопасного, экологически чистого и энергоэффективного городского транспорта, что включает в себя повышение качества городских систем общественного транспорта, возрождение железнодорожного городского транспорта, пропаганду немоторизованного транспорта и вклад зеленых грузовых инициатив в зеленый рост.

19. Комитет признал важное значение безопасности дорожного движения и заявил о своей поддержке работы секретариата в осуществлении соответствующих программ по обеспечению безопасности дорожного движения в рамках Десятилетия действия по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020 годы).

20. Комитет отметил, что такие программы нацелены на решение широкого круга проблем в области безопасности дорожного движения, в том числе на: а) совершенствование нормативно-правовой базы; б) реализацию мер по обеспечению безопасности уязвимых участников дорожного движения; в) расширение безопасной инфраструктуры; и г) внедрение интеллектуальных транспортных систем в целях предотвращения дорожно-транспортных происшествий. Он также отметил установление государствами-членами национальных целей и целевых показателей в области безопасности дорожного движения для снижения уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий и повышения безопасности.

21. Комитет был проинформирован, что 25-й Всемирный дорожный конгресс пройдет в Сеуле в ноябре 2015 года и будет посвящен теме «Дороги и мобильность населения – использование новых возможностей транспортного сообщения». Делегация Республики Корея пригласила все государства-члены принять участие в работе Конгресса.

22. Представитель Организации экономического сотрудничества (ОЭС) проинформировал Комитет об основных достижениях его стран-членов, а именно о: а) создании комитетов по дорогам, таможенному транзиту и страхованию под эгидой Совета по координации транзитных перевозок, специального органа, учрежденного для мониторинга и координации вопросов, связанных с транзитными перевозками между договаривающимися сторонами Рамочного соглашения о транзитных перевозках ОЭС; б) введении в ближайшем будущем в эксплуатацию железнодорожной ветки по маршруту Казахстан –

Туркменистан – Исламская Республика Иран; с) учреждении рабочих групп высокого уровня по вопросам функционирования контейнерных поездов ОЭС по маршрутам, соединяющим Стамбул и Алматы, Бендер-Аббас и Алматы и Исламабад, Тегеран и Стамбул; d) развитии дорожных коридоров Исламабад–Тегеран–Стамбул и Киргизия–Таджикистан–Афганистан–Исламская Республика Иран с применением системы международных дорожных перевозок (МДП); e) мониторинге во взаимодействии с Международным союзом автомобильного транспорта эффективности трансграничного транспортного сообщения с применением методологии ЭСКАТО «время/скорость-расстояние»; и f) создании Ассоциации поставщиков логистических услуг ОЭС.

## **В. Использование взаимодополняемости инфраструктуры различных секторов**

(Пункт 3 повестки дня)

23. Комитет имел в своем распоряжении подготовленный секретариатом документ «Использование взаимодополняемости инфраструктур различных секторов» (E/ESCAP/CICT(4)/2 и E/ESCAP/CTR(4)/2), вербальную ноту правительства Бутана от 10 октября 2014 года (E/ESCAP/CICT(4)/7), вербальную ноту правительства Республики Казахстан от 29 августа 2014 года (E/ESCAP/CICT(4)/6) и вербальную ноту посольства Республики Филиппины от 14 октября 2014 года (E/ESCAP/CICT(4)/8).

24. Комитет выразил свою признательность секретариату за создание условий для межсекторального взаимодействия посредством организации первой совместной сессии с Комитетом по информационно-коммуникационной технологии.

25. Комитет отметил наличие серьезного стимула к использованию взаимодополняемости инфраструктуры различных секторов, в первую очередь транспортной инфраструктуры, при создании наземных оптических сетей с ячеистой топологией. Комитет отметил наличие в регионе ЭСКАТО значительного объема передового опыта, применение которого позволяет достигать выгодных для обеих сторон результатов, в том числе создания дополнительных источников доходов от использования основной инфраструктуры, а также снижения стоимости и расширения охвата оптоволоконных сетей, что способствует расширению доступа к информационно-коммуникационным технологиям (ИКТ) на национальном и региональном уровнях.

26. Комитет также отметил необходимость рассмотрения вопроса о создании на национальном уровне соответствующих правовых механизмов, способствующих открытому доступу к пассивной коммуникационной инфраструктуре, включая развернутую вдоль сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог.

27. В целях использования взаимодополняемости между информационно-коммуникационной, энергетической и транспортной инфраструктурой Комитет рекомендовал рассмотреть возможность внесения поправок в Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог в целях включения в них положений о размещении оптоволоконной инфраструктуры вдоль данных сетей автомобильных и железных дорог.

28. Комитет также порекомендовал осуществлять рассмотрение вопросов, связанных с такими поправками, в рамках последующих совещаний рабочих групп по Азиатским автомобильным дорогам и Трансазиатским железным дорогам, которые были учреждены в соответствии с данными соглашениями.

29. Комитету была представлена информация о важной роли, которую интеллектуальные транспортные системы могут сыграть в содействии осуществлению международного наземного транспортного сообщения, в том числе с точки зрения формальностей, связанных с пересечением границ. В данном контексте Комитет выразил благодарность секретариату за выработку модели по безопасному трансграничному транспорту и модели по комплексному управлению в пунктах пересечения границ. Комитет в целом признал роль интеллектуальных транспортных систем в достижении целей устойчивого развития и совершенствовании регионального взаимодействия и соединяемости.

30. Комитет поддержал дальнейшее взаимодействие между секретариатом и другими партнерами по развитию с точки зрения деятельности в сфере ИКТ и развития.

## **С. Основные вопросы в области транспорта** (Пункт 4 повестки дня)

### **1. Развитие и эксплуатация «сухих портов» международного значения**

31. Комитет имел в своем распоряжении документ «Развитие и эксплуатация «сухих портов» международного значения» (E/ESCAP/CTR(4)/3).

32. Комитет выразил свою поддержку деятельности секретариата, направленной на содействие развитию «сухих портов».

33. В этой связи Комитет приветствовал открытие для подписания в рамках второй сессии Форума министров транспорта стран Азии (Бангкок, 4–8 ноября 2013 года) Международного соглашения по «сухим портам». Он признал, что данное соглашение будет способствовать развитию современной инфраструктуры в регионе и повышению роли сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог в реализации концепции создания в регионе международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы.

34. Комитет отметил ратификацию Международного соглашения по «сухим портам» правительствами Республики Корея и Таиланда. Он с удовлетворением отметил, что в ходе Генеральной Ассамблеи в сентябре 2014 года это Соглашение подписала Бангладеш. Он также с удовлетворением отметил предпринимаемые в ряде государств-членов, включая Турцию, шаги, направленные на подписание данного Соглашения, и начало осуществления другими государствами-членами, в том числе Исламской Республикой Иран, Камбоджой, Китаем, Пакистаном, Российской Федерацией, своих соответствующих национальных процедур, необходимых для присоединения к данному Соглашению. Он приветствовал новость о том, что правительство Вьетнама завершило процесс присоединения к данному Соглашению и что соответствующий правовой документ будет предоставлен в ближайшее время.

35. В данном контексте Комитет призвал страны, еще не предпринявшие соответствующие шаги, рассмотреть возможность подписания и/или ускорения внутренних процедур ратификации или одобрения Межправительственного соглашения по «сухим портам» в целях обеспечения его скорейшего вступления в силу.

36. Комитет отметил усилия секретариата, направленные на выявление и распространение передового опыта в области развития «сухих портов», и признал, что данный передовой опыт используется государствами-членами в целях оценки своего национального прогресса в данной области. Комитет попросил секретариат расширить охват данной деятельности путем проведения детального анализа процесса возможного превращения «сухих портов» в специальные экономические зоны, в первую очередь в пограничных районах.

37. Комитет с удовлетворением отметил инициативы ряда государств-членов, направленные на развитие «сухих портов» в качестве механизма внедрения решений, обеспечивающих устойчивое функционирование транспортного сектора, и предоставления доступа к портам для наименее развитых и не имеющих выхода к морю стран. В этой связи он отметил начало реализации Турцией программы, направленной на создание ряда центров роста, а также усилия Грузии, правительство которой уже создало четыре основных «сухих порта» и в данный момент работает над реализацией проекта по строительству глубоководного порта на Черном море, создание которого должно превратить страну в один из основных транспортных узлов. В Таиланде развитие интермодальных объектов в Чиангхонге возле Моста тайско-лаосской дружбы через реку Меконг на границе с Лаосской Народно-Демократической Республикой нацелено на содействие переходу от автомобильного к железнодорожному транспорту и удовлетворению потребностей, связанных с трехсторонней торговлей между Западным Китаем, Лаосской Народно-Демократической Республикой и Таиландом.

38. Комитет отметил, что развитие «сухих портов» создает новый импульс, положительно влияющий на готовность стран к сотрудничеству в реализации международных проектов, нацеленных на совершенствование комплексных связей в регионе. При этом Комитет отметил, что развитию «сухих портов» препятствуют финансовые проблемы и что некоторые страны рассматривают возможность применения механизмов государственно-частных партнерств в качестве альтернативных источников финансирования. В этой связи Комитет попросил секретариат принять меры по накоплению и распространению знаний в области механизмов финансирования, применяемых для развития «сухих портов».

39. Комитет отметил предложение Азиатского института развития транспорта относительно отдельных условий, необходимых для успешной реализации соответствующих проектов. Он заслушал мнение, что развитие «сухих портов», обслуживающих как внутренние, так и международные транспортные потоки, может повысить жизнеспособность данных проектов, в частности с точки зрения приобретения земли. Было также выражено мнение, что «сухие порты» необходимо развивать в качестве объектов общего пользования на основе концепции универсального источника услуг и что они должны выступать в качестве транспортного узла, обеспечивающего связь между различными видами транспорта в целях наиболее оптимального использования преимуществ каждого



вида транспорта при одновременном обеспечении интегрированности решений в области транспорта за счет их взаимодополняемости.

## **2. Упрощение процедур перевозок и развитие логистики – способ укрепления оперативной соединяемости в регионе**

40. Комитету был представлен документ под названием «Упрощение процедур перевозок и развитие логистики – способ укрепления оперативной соединяемости в регионе» (E/ESCAP/CTR(4)/4).

41. Комитет выразил свою признательность секретариату за его работу, касающуюся упрощения процедур перевозок, включая разработку Региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок, создание Региональной сети юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок, практическое применение методологии ЭСКАТО «время/стоимость-расстояние» и модели по безопасному трансграничному транспорту, а также за его помощь в разработке проекта соглашения о транзитных перевозках по дорогам между Китаем, Монголией и Российской Федерацией.

42. Комитет подчеркнул важность упрощения процедур международных железнодорожных перевозок на основе согласования правовых режимов, стандартизации оперативных и технических требований и устранения узких мест на пограничных перегрузочных станциях, например при помощи использования электронных документов, и путем координации деятельности таможенных и других контрольно-регулирующих органов. В этой связи Комитет отметил инициативы некоторых стран по упрощению процедур трансграничных железнодорожных перевозок, такие, как присоединение Пакистана к Конвенции о международных железнодорожных перевозках и разработка регионального соглашения по железным дорогам между странами – членами СААРК.

43. Комитет подчеркнул, что существующие различия между правовыми режимами, касающимися железнодорожных перевозок, снижают эффективность международных железнодорожных операций. В этой связи Комитет отметил важность усилий по согласованию правовых режимов в области международных железнодорожных перевозок и принял к сведению обращенный к странам-членам призыв присоединиться к мероприятиям по разработке единого свода нормативных положений о железнодорожных перевозках под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН).

44. Комитет был проинформирован о ходе деятельности стран-членов в области осуществления мер по упрощению процедур в сфере автомобильных перевозок, включая: а) создание региональных и международных транспортных коридоров (Исламская Республика Иран); б) учреждение национальных координационных комитетов по упрощению процедур торговли и перевозок (Китай и Пакистан); в) создание комплексных пунктов проверки на пограничных переходах в Непале; г) процесс присоединения к ряду конвенций по упрощению процедур перевозок (Пакистан); д) заключение ряда новых двусторонних и многосторонних соглашений по вопросам упрощения процедур перевозок (Китай); е) заключение нового соглашения о транзитной торговле между Афганистаном и Пакистаном, предназначенного для улучшения транзитных перевозок; ж) осуществление Таиландом двусторонних соглашений

по вопросам упрощения процедур автомобильных перевозок с Лаосской Народно-Демократической Республикой и Малайзией; h) новые изменения, связанные с рамочными соглашениями Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) об упрощении транзитных перевозок товаров и об упрощении межстрановых перевозок; i) разработку странами – членами СААРК региональных соглашений по автомобильным дорогам; и j) прогресс в деле осуществления Соглашения по упрощению процедур трансграничных перевозок между странами субрегиона Большого Меконга.

45. Комитет был проинформирован о прогрессе стран-членов в развитии сферы транспортной логистики на основе различных средств, включая: a) создание устойчивых логистических систем для грузовых перевозок между Европой и Азией по Транссибирской железной дороге в Российской Федерации в рамках сети Трансазиатских железных дорог; b) улучшение деятельности грузовых экспедиторов и создание нормативного механизма в сфере транспортной логистики (Пакистан); c) разработка генерального плана в сфере транспортной логистики для создания транспортно-логистической сети, объединяющей соседние страны, и сокращение затрат на транспортно-логистическую деятельность (Таиланд); d) осуществление Национальной программы логистической системы для развития транспортной логистики на основе адекватной, не связанной с большими затратами, надежной, эффективной и интегрированной транспортной сети, объединения международных узлов, создания интегрированных мультимодальных транспортных систем, развития морских портов и внутренних водных путей, улучшения инфраструктуры и повышения безопасности дорожного движения в стране (Индонезия); e) сотрудничество Китая с другими странами Северо-Восточной Азии в связи с развитием интермодальных логистических услуг, включая налаживание сухопутно-морских перевозок системы Ро-Ро между Китаем и Республикой Корея; f) осуществление комплексной программы логистических стратегий для улучшения управления логистической деятельностью в регионе на основе создания эффективных и бесперебойно действующих логистических сетей при помощи информационной технологии, а также инициативы по созданию бесперебойно действующей логистической системы в Восточной Азии (Япония).

46. Комитету также было сообщено о применении на экспериментальной основе модели ЭСКАТО по безопасному трансграничному транспорту, которая предназначается для устранения нефизических барьеров по маршруту транзитного коридора между Индией и Бутаном при финансово-технической поддержке секретариата и Азиатского банка развития.

47. Комитет просил секретариат продолжать оказывать свою помощь в разработке проекта соглашения по транзитным перевозкам по дорогам между Китаем, Монголией и Российской Федерацией.

48. Комитет отметил предложение Монголии оказать помощь в разработке правовой основы для логистики.

49. Представитель Международного союза автомобильного транспорта проинформировал Комитет о больших задержках и высоких неофициальных издержках в секторе трансграничных перевозок, выявленных в результате организации движения грузовых автоколонн, и о выгодах присоединения стран-членов к конвенциям по упрощению процедур перевозок, в частности, к

Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки международных дорожных перевозок (МДП) 1975 года.

50. Представитель Азиатского института развития транспорта (АИРТ) проинформировал Комитет о его инициативе в целях повышения квалификации сотрудников транспортно-логистического сектора на основе учебных программ для менеджеров из большого числа стран Южной Азии и Юго-Восточной Азии по вопросам, охватывающим как программное обеспечение, так и техническое оснащение различных видов транспорта. Комитет выразил признательность АИРТ за такие усилия по укреплению потенциала.

### **3. Содействие устойчивым и инклюзивным транспортным системам**

51. Комитету был представлен документ под названием «Содействие устойчивым и инклюзивным транспортным системам» (E/ESCAP/CTR(4)/5).

52. Комитет напомнил, что устойчивое и инклюзивное развитие транспорта является одним из базовых элементов глобальной повестки дня в области развития на период после 2015 года, и с удовлетворением отметил, что государства-члены уже уделяют большое внимание планированию и предоставлению более устойчивых объектов инфраструктуры и услуг в сфере транспорта.

53. Комитет принял к сведению различные политические инициативы, осуществляемые государствами-членами в целях повышения устойчивости транспортных систем, сокращения выбросов и повышения энергоэффективности. К числу упомянутых инициатив относятся: а) поощрение использования немоторизованных видов транспорта в Лаосской Народно-Демократической Республике; б) план создания велосипедных дорожек в Республике Корея и Таиланде; в) создание зон движения немоторизованных видов транспорта и проведение дней велосипедного движения в Таиланде; г) развитие и расширение систем скоростных транзитных перевозок и скоростных автобусных перевозок в целях улучшения систем общественного транспорта в городах Бангладеш, Китая, Лаосской Народно-Демократической Республики, Пакистана, Республики Корея и Таиланда; д) создание низкоуглеродных логистических систем на основе восстановления деятельности железных дорог и прибрежных морских перевозок в Республике Корея и Таиланде; е) принятие стандартов на выбросы в Индии; ж) поощрение использования электрических автотранспортных средств в Бутане; з) использование эффективно потребляющих топливо автобусов в системе общественного транспорта Пакистана; и) введение более низких налогов в отношении более чистых автотранспортных средств в Бутане; л) использование таких новых технологий, как интеллектуальные транспортные системы для борьбы с отрицательными внешними факторами в секторе транспорта в Республике Корея; м) планирование процесса создания интегрированных и комплексных транспортных систем в Китае; н) разработка концепции «качественного транспорта» для предоставления экологически безопасных, устойчивых и удобных вариантов перевозок для всех секторов общества, включая пожилых и уязвимых лиц, в Японии; и о) разработка генерального плана создания устойчивых транспортных систем и смягчения последствий изменения климата в Таиланде и развитие транспортной инфраструктуры в интересах устойчивого и инклюзивного транспорта в целях содействия зеленому транспорту и уменьшению выбросов парниковых газов, особенно двуокиси углерода, в результате развития транспорта.

54. Комитет подчеркнул важность мероприятий по укреплению потенциала при разработке стратегий создания устойчивых и инклюзивных транспортных систем и выразил свою признательность правительству Республики Корея за финансовую поддержку, оказанную секретариату в связи с организацией мероприятий по укреплению потенциала в отношении соответствующих вопросов в ряде стран региона. В этой связи Комитет отметил просьбу Бутана, который смог бы получить пользу от аналогичных мероприятий в будущем.

55. Комитету сообщили, что Индия и Непал также принимали активные меры по организации, соответственно, регионального совещания и национального семинара-практикума по устойчивому и всеохватному развитию транспорта.

56. Комитет отметил важное значение «всеохватности» в предоставлении транспортных услуг и необходимость обеспечения доступа к сельским общинам и уязвимым группам населения.

57. Внимание комитета обратили на важность функциональной совместимости систем в регионе, и в этой связи государства-члены рассчитывают на создание более согласованных, мультимодальных и взаимосвязанных систем, которые могли бы более эффективно способствовать устойчивому развитию.

58. Комитет признал, что безопасность дорожного движения является важнейшим компонентом в процессе экономического и социального развития, и выразил свою признательность секретариату за осуществление программ безопасности дорожного движения и организацию семинаров-практикумов по безопасности дорожного движения в регионе. Комитет также с удовлетворением отметил усилия, предпринимаемые странами для уменьшения числа случаев со смертельным исходом и травматизма в результате дорожных аварий в соответствии с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы.

59. Комитет подчеркнул важное значение единообразия дорожных знаков и сигналов для улучшения безопасности дорожного движения и призвал страны осуществлять Конвенцию о дорожном движении 1968 года и Конвенцию о дорожных знаках и сигналах. В этой связи Комитет высказался в поддержку проведения секретариатом исследования с целью изучения состояния дорожных знаков и сигналов в государствах-членах.

60. Комитет отметил информационно-пропагандистские усилия Российской Федерации и ее вклад в улучшение дорожной безопасности в соответствии с региональными целями, показателями и задачами ЭСКАТО по безопасности дорожного движения для Азии и Тихого океана и Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы. Комитет также отметил организацию пятого Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», который состоялся в Санкт-Петербурге, Российская Федерация, 25 и 26 сентября 2014 года.

61. Комитет отметил, что государственно-частные партнерства могут использоваться в качестве механизма для развития систем общественного транспорта. В этой связи Комитету сообщили, что секретариат организует проведение Азиатско-тихоокеанского форума по государственно-частным партнерствам для развития транспортной инфраструктуры в Бангкоке 21 и 22 января 2015 года.

62. Представитель Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) рассказал о различных мероприятиях в поддержку межправительственного сотрудничества и наращивания потенциала в деле борьбы с загрязнением воздушной среды в Азии, такие как Партнерство за чистые виды топлива и экологичные транспортные средства и Азиатско-тихоокеанские партнерства за чистый воздух, а также заявил о заинтересованности ЮНЕП в сотрудничестве с секретариатом в этой области.

63. Представитель Ассоциации портов АСЕАН сообщил Комитету, что Ассоциация прилагает усилия для содействия созданию экологически безопасных транспортных систем путем осуществления инициатив по экологически безопасным портам с целью уменьшения выбросов двуокиси углерода за счет использования электроэнергии или альтернативных видов энергии.

64. Представитель Германского агентства международного сотрудничества (ГИЗ) сообщил Комитету, что понятие «зеленые перевозки» становится все более популярным, так как позволяет обеспечить бесприкрытые транспортные и логистические решения, дающие экономию перевозчикам благодаря более высокой энергоэффективности при сокращении выбросов парниковых газов. Комитет отметил заинтересованность ГИЗ в сотрудничестве с секретариатом и другими партнерами по процессу развития с целью обеспечения более высокой степени оперативной сообщаемости в регионе. Комитет также принял к сведению деятельность, осуществляемую в рамках Партнерства в области экологически безопасного низкоуглеродного транспорта, которое было учреждено в целях содействия включению вопросов устойчивого развития транспорта в обсуждение глобальной повестки дня, например в рамках Рабочей группы открытого состава Генеральной Ассамблеи по целям в области устойчивого развития.

65. Представитель Института просвещения по вопросам дорожного движения в своем выступлении подчеркнул далее важное значение Конвенции о дорожном движении 1968 года и Конвенции о дорожных знаках и сигналах для улучшения безопасности дорожного движения.

#### **D. Рассмотрение будущей направленности программы**

66. Комитет имел в своем распоряжении документ, озаглавленный «Проект программы работы на 2016–2017 годы» (E/ESCAP/CTR(4)/6) и рабочий документ для зала заседаний по предлагаемым стратегическим рамкам на период 2016–2017 годов.

67. Комитет рекомендовал передать предлагаемую программу работы на 2016–2017 годы и предложение секретариата о созыве третьей сессии Конференции министров по транспорту в 2016 году вместо пятой сессии Комитета по транспорту для возможного одобрения Комиссией на ее семьдесят первой сессии в 2015 году.

## **Е. Рассмотрение проектов резолюций и решений для представления Комиссии на ее семьдесят первой сессии**

68. Комитет рекомендовал представить проект резолюции, озаглавленный «Региональные рамки сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок» для возможного утверждения Комиссией на ее семьдесят первой сессии 2015 года.

## **Ф. Прочие вопросы**

69. Прочие вопросы не поднимались.

## **Г. Утверждение доклада Комитета**

70. Комитет утвердил настоящий доклад 17 октября 2014 года для представления на одобрение Комиссии на ее семьдесят первой сессии.

# **III. Организация сессии**

## **А. Продолжительность и организация сессии**

71. Четвертая сессия Комитета по транспорту состоялась в Конференц-центре Организации Объединенных Наций в Бангкоке 15–17 октября 2014 года. Сессию объявил открытой министр транспорта Таиланда главный маршал авиации Праджин Джунтонг. С заявлением выступила Исполнительный секретарь ЭСКАТО.

## **В. Участие в работе сессии**

72. В работе сессии приняли участие представители следующих членов и ассоциированных членов ЭСКАТО: Армении, Афганистана, Бангладеш, Бутана, Вьетнама, Грузии, Индии, Индонезии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Камбоджи, Китая, Корейской Народно-Демократической Республики, Кыргызстана, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Монголии, Непала, Пакистана, Республики Корея, Российской Федерации, Таджикистана, Таиланда, Тимора-Лешти, Турции, Узбекистана, Филиппин, Шри-Ланки, Японии и Макао (Китай).

73. В работе сессии приняли также участие представители следующих государств: Марокко, Нигерии, Перу и Южной Африки.

74. На сессии присутствовали представители следующих органов и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Всемирного банка, Всемирной организации здравоохранения, Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде и Управления Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности.

75. На сессии были представлены следующие межправительственные, неправительственные и другие организации: Азиатский институт развития транспорта, Ассоциация портов АСЕАН, Ассоциация регионального сотрудничества стран Южной Азии, Германское агентство международного сотрудничества, Институт просвещения по вопросам дорожного движения, Международный союз автомобильного транспорта, Международный союз железных дорог, Организация экономического сотрудничества, Партнерство в

области экологически безопасного низкоуглеродного транспорта и Фонд исследований глобальной инфраструктуры (Япония).

### **С. Выборы должностных лиц**

76. Комитет избрал следующих должностных лиц:

*Председатель:* г-н Туласи Прасат Ситаула (Непал)

*Заместители* г-н Нирадж Верма (Индия)

*Председателя:* г-жа Чисел Аслан (Турция)

*Докладчик:* г-н Хонг Синара (Камбоджа)

### **Д. Повестка дня**

77. Комитет принял следующую повестку дня:

1. Открытие сессии:
  - a) вступительные заявления;
  - b) выборы должностных лиц;
  - c) утверждение повестки дня.
2. Обзор осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012–2016 годы).
3. Использование взаимодополняемости инфраструктуры различных секторов.
4. Основные вопросы в области транспорта:
  - a) развитие и эксплуатация «сухих портов» международного значения;
  - b) упрощение процедур перевозок и развитие логистики – способ укрепления оперативной соединяемости в регионе;
  - c) содействие устойчивым и инклюзивным транспортным системам.
5. Рассмотрение будущей направленности программы.
6. Рассмотрение проектов резолюций и решений для представления на семьдесят первой сессии Комиссии.
7. Прочие вопросы.
8. Утверждение доклада Комитета.

## Приложение I

### Список документов

Символ	Название	Пункт повестки дня
<i>Документы для общего распространения</i>		
E/ESCAP/CTR(4)/1	Обзор осуществления Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы)	2
E/ESCAP/CICT(4)/2 – E/ESCAP/CTR(4)/2	Использование взаимодополняемости инфраструктуры различных секторов	3
E/ESCAP/CTR(4)/3	Развитие и эксплуатация «сухих портов» международного значения	4а
E/ESCAP/CTR(4)/4	Упрощение процедур перевозок и развитие логистики – способ укрепления оперативной соединяемости в регионе	4б
E/ESCAP/CTR(4)/5	Содействие устойчивым и инклюзивным транспортным системам	4с
E/ESCAP/CTR(4)/6	Проект программы работы на 2016-2017 годы	5
<i>Документы для ограниченного распространения</i>		
E/ESCAP/CTR(4)/L.1	Аннотированная предварительная повестка дня	1
E/ESCAP/CTR(4)/L.2	Проект доклада	8
<i>Информационные документы</i>		
E/ESCAP/CTR(4)/INF/1/Rev.1 (только на английском языке)	Information for participants	
E/ESCAP/CTR(4)/INF/2 (только на английском языке)	List of participants	
E/ESCAP/CTR(4)/INF/3 (только на английском языке)	Tentative programme	
E/ESCAP/CTR(4)/INF/4 (только на английском языке)	Activities implemented under the Regional Action Programme for Transport Development in Asia and the Pacific, phase II (2012-2016)	
<i>Рабочий документ для заседаний</i>		
E/ESCAP/CTR(4)/CPR.1 (только на английском языке)	Proposed strategic framework for the period 2016-2017 Part two: biennial programme plan Programme 16: Economic and social development in Asia and the Pacific	2