



---

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

**Шестая сессия**

Бангкок, 12-13 ноября 2020 года

**Аннотированная предварительная повестка дня**

Настоящий документ содержит предварительную повестку дня шестой сессии Комитета по транспорту (раздел I) и аннотации к ней (раздел II).

**I. Предварительная повестка дня**

1. Открытие сессии:
  - a) вступительные заявления;
  - b) выборы должностных лиц;
  - c) утверждение повестки дня.
2. Обзор хода осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы).
3. Сквозные вопросы в сфере транспорта:
  - a) транспортная связуемость в интересах эффективных и устойчивых производственно-сбытовых цепочек;
  - b) экологически устойчивые транспортные системы и услуги;
  - c) безопасный и инклюзивный транспорт и мобильность.
4. Ускорение преобразований в транспортном секторе в интересах достижения целей в области устойчивого развития.
5. Прочие вопросы.
6. Утверждение доклада Комитета о работе его шестой сессии.

## **II. Аннотации**

### **1. Открытие сессии**

#### **a) Вступительные заявления**

С программой сессии можно будет ознакомиться по адресу:  
[www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-sixth-session](http://www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-sixth-session).

#### **b) Выборы должностных лиц**

Комитет изберет Председателя и двух заместителей Председателя сессии

Список участников будет размещен по адресу:  
[www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-sixth-session](http://www.unescap.org/intergovernmental-meetings/committee-transport-sixth-session).

#### **c) Утверждение повестки дня**

##### **Документация**

Аннотированная предварительная повестка дня (ESCAP/CTR/2020/L.1/Rev.1)

##### **Аннотация**

Комитет рассмотрит и утвердит предварительную повестку дня и, возможно, внесет в нее необходимые изменения.

### **2. Обзор хода осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы)**

##### **Документация**

Обзор хода осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы) (ESCAP/CTR/2020/1)

Activities implemented under the Regional Action Programme for Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific, phase I (2017–2021) («Мероприятия, осуществленные в рамках Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы)») (ESCAP/CTR/2020/INF/1)

##### **Аннотация**

Декларация министров об устойчивой связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе была принята Конференцией министров по транспорту на ее третьей сессии, прошедшей в Москве 5-9 декабря 2016 года. В Декларации министров государства-члены признали необходимость долгосрочных обязательств и преемственности в решении важнейших проблем в транспортном секторе для поддержки экономического роста, повышения уровня жизни и укрепления конкурентоспособности экономики стран региона. С этой целью Конференция министров приняла Региональную программу действий по

обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), которая содержится в приложении I к Декларации министров. На своей семьдесят третьей сессии Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) приняла резолюцию 73/4, в которой она одобрила Декларацию с содержащейся в приложении к ней Региональной программой действий, и обратилась к секретариату с просьбой уделить первоочередное внимание осуществлению Региональной программы действий.

Комитету будет представлена последняя информация об осуществлении Региональной программы действий, в том числе основные сведения об уже завершенных и еще реализуемых мероприятиях в каждой тематической области. Комитет, возможно, пожелает прокомментировать ход осуществления Региональной программы действий и дать руководящие указания относительно заключительного года ее реализации.

### **3. Сквозные вопросы в сфере транспорта**

#### **а) Транспортная связуемость в интересах эффективных и устойчивых производственно-сбытовых цепочек**

##### **Документация**

Транспортная связуемость в интересах эффективных и устойчивых производственно-сбытовых цепочек (ESCAP/CTR/2020/2)

Guidelines developed by the Ministry of Transport of the Russian Federation on measures to ensure anti-epidemic safety of transport operations («Разработанные Министерством транспорта Российской Федерации методические рекомендации по обеспечению противоэпидемической безопасности транспортных перевозок») (ESCAP/CTR/2020/INF/3)

##### **Аннотация**

Институциональной основой развития региональных транспортных сетей в регионе ЭСКАТО являются Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог и Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог. Кроме того, формированию этих двух сетей и их интеграции с портами и другими видами транспорта способствует определение в рамках Межправительственного соглашения о «сухих портах» перечня «сухих портов» международного значения. Эти региональные усилия вносят значительный вклад в объединение разрозненных инфраструктурных систем в единую региональную инфраструктурную сеть, которая в наибольшей степени способна удовлетворить потребности региона, связанные с экономической интеграцией и укреплением его роста в будущем, посредством создания и обеспечения функционирования глобальных и региональных производственно-сбытовых цепочек.

Несмотря на достигнутый прогресс, в регионе по-прежнему сохраняются различия с точки зрения уровня обеспеченности инфраструктурой и ее качества, причем во многих азиатско-тихоокеанских странах, особенно в наименее развитых странах, развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государствах, эти показатели являются относительно

низкими. Вместе с тем, сохраняются и проблемы, связанные с эксплуатацией этих сетей. Яркими примерами этих проблем являются ограничения прав на международные автомобильные перевозки, отсутствие согласованных стандартов, отсутствие координации в процедурах пересечения границ, обременительные административные требования, предъявляемые к различным видам транспорта, и несовершенство нормативно-правовой базы в области мультимодальных перевозок и логистики. Эти проблемы в области инфраструктурной и эксплуатационной связуемости оказывают ощутимое негативное влияние на эффективность производственно-сбытовых цепочек и соответствующие логистические показатели. Пандемия коронавирусного заболевания (COVID-19) еще более усугубила эти проблемы и продемонстрировала, что беспрепятственная транспортная связуемость является одним из важнейших показателей устойчивости производственно-сбытовых цепочек в целом, в том числе цепочек, простирающихся за пределы региона, в частности в Европе.

Комитет, возможно, пожелает обсудить региональную транспортную связуемость, а также эффективность и устойчивость производственно-сбытовых цепочек в контексте пандемии COVID-19. Комитет, возможно, также пожелает обсудить ключевые факторы региональной транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и определить возможности для реализации преобразующих мер, уделив особое внимание потребностям наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств и межрегиональным транспортным связям между Азией и Европой. Наконец, Комитет, возможно, пожелает дать секретариату руководящие указания в отношении текущих и планируемых мероприятий для совершенствования поддержки, которую он оказывает государствам-членам в целях достижения беспрепятственной, эффективной и устойчивой транспортной связуемости как в рамках все региона, так и за его пределами.

Комитету также, возможно, пожелает принять к сведению информационный документ ESCAP/CTR/2020/INF/3, содержащий разработанные Министерством транспорта Российской Федерации методические рекомендации по обеспечению противэпидемической безопасности транспортных перевозок.

## **b) Экологически устойчивые транспортные системы и услуги**

### **Документация**

Экологически устойчивые транспортные системы и услуги (ESCAP/CTR/2020/3)

### **Аннотация**

Транспортный сектор по-прежнему является одним из основных источников выбросов парниковых газов и одним из главных потребителей ископаемых видов топлива. В Азиатско-Тихоокеанском регионе на долю транспортного сектора приходится 19 процентов от общего объема конечного потребления энергоресурсов (852 млн тонн в нефтяном эквиваленте), 51,9 процента от общего объема потребления нефти и почти 13,5 процента от общего объема выбросов углекислого газа, причем большая часть выбросов в этом секторе приходится на автотранспортные средства. В связи с высокими темпами роста численности населения и экономического развития с 2000 года в транспортном секторе произошло удвоение общего объема конечного

потребления энергоресурсов и выбросов углекислого газа, и эта тенденция сохранится и в дальнейшем. Выбросы от грузовых перевозок растут гораздо быстрее, чем выбросы от других видов транспортной деятельности, при этом ожидается, что совокупный спрос на грузовые перевозки будет продолжать увеличиваться и утроится в период с 2015 по 2050 год. По оценкам, к 2040 году в Азиатско-Тихоокеанском регионе экономический рост и расширение дорожной инфраструктуры также приведут к более чем двукратному увеличению объема топлива, потребляемого грузовыми автомобилями. Как следствие, транспортному сектору следует более четко сформулировать свою роль в решении проблемы изменения климата, формировании потенциала противодействия изменению климата и оказании содействия в достижении целей Парижского соглашения.

Наблюдаемое в настоящее время в регионе соотношение между использованием различных видов транспорта для грузовых перевозок далеко от оптимального: автомобильный транспорт по-прежнему занимает доминирующее положение, несмотря на наличие потенциала для более широкого применения более экологически чистых видов транспорта, таких как железнодорожный и водный транспорт. Внутренние и международные грузовые перевозки по-прежнему в значительной степени осуществляются за счет использования энергии, получаемой в результате сжигания нефти, и пока еще не могут быть полностью переведены на более экологически чистые альтернативные источники энергии. Сохранение зависимости от нефти не только препятствует эффективному смягчению воздействия транспорта на окружающую среду, но и усугубляет традиционные проблемы в области развития и делает особенно важным внедрение стратегий устойчивых грузовых перевозок. В то же время благодаря разработке более доступных технологий транспортных средств и стратегий, стимулирующих совместное использование транспортных средств, передвижение пешком, езду на велосипеде и применение интеллектуальных систем общественного транспорта, все более широкое распространение приобретают экологическая мобильность и устойчивый городской транспорт. Вместе с тем, учитывая темпы урбанизации в регионе, для полноценного использования потенциала этих стратегий и поддержки процесса принятия решений на основе фактических данных необходимы дальнейшие усилия. Наконец, необходима дальнейшая оценка использования технологий и их роли в создании низкоуглеродных и экологически устойчивых транспортных систем. Взаимодействие информационно-коммуникационных технологий и транспорта оказывает существенное влияние на эволюцию транспортных систем по мере того, как эти системы, включая интеллектуальные транспортные системы, продолжают развиваться.

В этом контексте при обсуждении подходов к созданию стратегических рамочных основ, направленных на поощрение нововведений и использование технологий в целях продвижения транспортного сектора по пути устойчивого и низкоуглеродного развития, Комитет, возможно, пожелает принять во внимание отдельные соображения, содержащиеся в документе ESCAP/CTR/2020/3. Комитет, возможно, также пожелает дать секретариату дальнейшие руководящие указания в отношении текущих и планируемых мероприятий в поддержку экологически устойчивых транспортных систем и услуг.

**с) Безопасный и инклюзивный транспорт и мобильность****Документация**

Безопасный и инклюзивный транспорт и мобильность (ESCAP/CTR/2020/4)

**Аннотация**

В Азиатско-Тихоокеанском регионе каждые 38 секунд кто-то погибает в результате дорожно-транспортного происшествия. Это означает потерю двух жизней в минуту и 2 200 жизней в день, что приводит к существенным экономическим и социальным потерям. Экономические издержки, связанные с дорожно-транспортными происшествиями в регионе, по оценкам, составляют от 1 до 6 процентов национального валового внутреннего продукта соответствующих стран, а социальные потери неизмеримы. Пятьдесят пять процентов случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий происходят на долю стран региона с уровнем дохода ниже среднего. Более 54 процентов всех смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе связаны с уязвимыми участниками дорожного движения. Вдвое сократить во всем мире к 2020 году число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий призваны Глобальный план осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, и задача 3.6 цели 3 в области устойчивого развития. Однако, учитывая, что число смертей в результате дорожно-транспортных происшествий увеличивается, а не уменьшается, регион еще далек от достижения этой масштабной цели. В то время как в обеспечении безопасности на железнодорожном, водном и воздушном транспорте был отмечен значительный прогресс, безопасность дорожного движения по-прежнему остается ключевой областью, требующей принятия срочных мер. Проведенный анализ показал, что при сохранении нынешних темпов роста числа смертей в результате дорожно-транспортных происшествий в странах ЭСКАТО достижение желаемого сокращения этого показателя в масштабе всего мира будет невозможным вне зависимости от того, каких успехов добьются страны, не являющиеся членами в ЭСКАТО. В связи с этим необходимо безотлагательно принять меры по ускорению процесса повышения безопасности дорожного движения в регионе. В то же время решение проблем безопасности дорожного движения также требует более тщательного изучения безопасности транспорта в целом и целостного подхода к этой проблематике.

Безопасность людей, пользующихся транспортом и занятых в транспортном секторе, неразрывно связана с социальным измерением транспорта. Стоит отметить, что в связи с пристальным вниманием, уделяемым безопасности, часто отходит на второй план роль транспорта как инструмента развития человеческого потенциала, обеспечения гендерного равенства и социальной интеграции. Социальные преимущества стратегий в сфере транспорта традиционно считаются побочным продуктом положительного экономического эффекта, обусловленного развитием инфраструктуры и соответствующим увеличением объема перевозимых товаров и пассажиров. Вместе с тем транспортные стратегии, инвестиции и концепции должны планироваться и осуществляться как часть более широкой социальной стратегии и/или стратегии сокращения масштабов нищеты, что требует расширения межсекторального синергетического взаимодействия как внутри стран, так и в рамках всего региона. Азиатско-Тихоокеанскому региону еще предстоит в

полной мере сформулировать оптимальный пакет стратегических мер в транспортной сфере, который включал бы не только инвестиции в инфраструктуру, но и реформы и стратегии, способные максимизировать более широкий экономический эффект этой инфраструктуры, и охватывал бы проблематику незадействованного экономического потенциала и возможных положительных сопутствующих эффектов в плане социального развития.

Комитет, возможно, пожелает использовать документ ESCAP/CTR/2020/4 в качестве основы для обсуждения проблем, связанных с повышением безопасности дорожного движения в регионе, и для определения масштабных мер по решению проблем безопасности дорожного движения после 2020 года. Кроме того, Комитет, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о транспорте в контексте более широких императивов социального развития, достижению которых может способствовать этот сектор, что включает в себя вопросы, связанные с гендерным равенством, доступностью и инклюзивностью. Наконец, Комитет, возможно, пожелает дать секретариату руководящие указания относительно текущих и планируемых мероприятий в поддержку безопасных и инклюзивных перевозок и мобильности.

#### **4. Ускорение преобразований в транспортном секторе в интересах достижения целей в области устойчивого развития**

##### **Документация**

Ускорение преобразований в транспортном секторе в интересах достижения целей в области устойчивого развития (ESCAP/CTR/2020/5)

Preparations made by the secretariat for the fourth Ministerial Conference on Transport (2021) («Деятельность секретариата по подготовке к четвертой Конференции министров по транспорту (2021 год)») (ESCAP/CTR/2020/INF/2)

##### **Аннотация**

В настоящий момент темпы перехода к низкоуглеродным и устойчивым к изменению климата транспортным системам остаются низкими, а прогресс в разрыве связи между ростом транспортного сектора и ухудшением состояния окружающей среды является недостаточным. В то же время, несмотря на то что прогресса в деле формирования хорошо взаимосвязанных и эффективных транспортных сетей удалось добиться во всем Азиатско-Тихоокеанском регионе, в плане связуемости регион продвигается вперед неравномерно. Это ограничивает возможности ряда стран в том, что касается полноценного использования эффекта масштаба и устойчивого экономического роста. Кроме того, сохранение гендерных разрывов, гибель людей в результате дорожно-транспортных происшествий и неравный доступ к транспорту и связанным с ним возможностям еще больше ограничивают потенциал этого сектора в плане одинаково эффективного решения вопросов, касающихся всех аспектов устойчивого развития. Десятилетие действий по достижению целей в области устойчивого развития требует принятия мер на региональном уровне и постановки масштабных задач и поиска соответствующих решений. В этом контексте правительства, тесно взаимодействуя с заинтересованными сторонами, представляющими гражданское общество, частный сектор, научные круги и другие группы, должны играть ведущую роль в деле осуществления преобразований в транспортном секторе для ускорения достижения целей в

области устойчивого развития. Как это было признано в резолюции 76/2 Комиссии, пандемия COVID-19 еще более подчеркнула настоятельную необходимость наращивания усилий и расширения синергического взаимодействия транспортного сектора и обеспечения защиты от столь масштабных сбоев в будущем. Ключевое значение в этом отношении будет иметь укрепление аналитического потенциала, доступ к количественным показателям и информации, необходимым для формирования стратегий на основе фактических данных, и коллегиальное обучение и укрепление нормативных и институциональных механизмов на региональном уровне.

В связи с тем, что следующий год является последним годом осуществления Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), в данный момент основное внимание неизбежно будет уделяться будущему и насущной необходимости более тесной увязки приоритетов транспортного сектора с десятилетием действий по достижению целей в области устойчивого развития и усилиями по социально-экономическому восстановлению после завершения пандемии в краткосрочной и среднесрочной перспективе. В этой связи центральным элементом следующей региональной программы действий может стать принятие в период до 2030 года решительных и хорошо скоординированных региональных мер реагирования на вызовы, которые возникнут в мире в период после 2020 года.

Комитет, возможно, пожелает обратить внимание на неотложные приоритеты и области, требующие стратегических мер и регионального сотрудничества в транспортном секторе и способные ускорить достижение целей в области устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе с учетом последних глобальных и региональных событий. Комитет, возможно, также пожелает обменяться мнениями и опытом и дать секретариату руководящие указания относительно разработки следующей региональной программы действий (на 2022-2026 годы), которая будет представлена на рассмотрение четвертой Конференции министров по транспорту. В рамках этого пункта повестки дня Комитет будет также проинформирован об усилиях секретариата по подготовке Конференции министров, которую предварительно планируется провести в последнем квартале 2021 года. Комитет, возможно, пожелает представить секретариату свои замечания по этому вопросу.

## **5. Прочие вопросы**

Комитет, возможно, пожелает рассмотреть прочие вопросы, не затронутые в вышеперечисленных пунктах повестки дня.

## **6. Утверждение доклада Комитета о работе его шестой сессии**

### **Документация**

Проект доклада (ESCAP/CTR/2020/L.2)

### **Аннотация**

Комитет рассмотрит и утвердит доклад о работе своей шестой сессии для представления Комиссии на ее семьдесят седьмой сессии.