

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

Бангкок, 12–13 ноября 2020 года

Пункт 2 предварительной повестки дня\*

**Обзор хода осуществления Региональной программы действий  
по обеспечению устойчивой транспортной связуемости  
в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы)****Обзор хода осуществления Региональной программы  
действий по обеспечению устойчивой транспортной  
связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I  
(2017–2021 годы)****Записка секретариата***Резюме*

Признавая необходимость долгосрочных обязательств и преемственности при решении важнейших вопросов, стоящих перед транспортным сектором, для поддержки экономического роста, повышения уровня жизни и конкурентоспособности экономики стран региона, участники Конференции министров по транспорту приняли на третьей сессии Конференции, проведенной в Москве 5–9 декабря 2016 года, Декларацию министров об устойчивой транспортной связуемости 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 приложении I к Декларации министров. На своей семьдесят третьей сессии Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана приняла резолюцию 73/4, в которой она одобрила Декларацию, включая содержащуюся в приложении к ней Региональную программу действий, и обратилась к Исполнительному секретарю с просьбой уделить первоочередное внимание осуществлению Региональной программы действий.

В соответствии с пунктом 3d Декларации министров, в котором упоминается требование о периодическом проведении оценки прогресса, достигнутого в осуществлении Региональной программы действий, в рамках работы Комитета по транспорту, настоящий документ подготовлен в целях освещения основных мероприятий, проведенных в рамках Региональной программы действий, а также прогресса, достигнутого в период с октября 2018 года по сентябрь 2020 года. Этот документ необходимо рассматривать в сочетании с информационным документом ESCAP/CTR/2018/INF/1, в котором содержится исчерпывающий список мероприятий, проведенных в вышеуказанный период.

Комитет, возможно, пожелает провести обзор мероприятий, информация о которых содержится в настоящем документе, и дать секретариату дальнейшие указания на предмет последующих мероприятий в поддержку осуществления Региональной программы действий в ходе заключительного года ее реализации.

\* ESCAP/CTR/2020/L.1.



## I. Введение

1. Региональная программа действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы) была принята на третьей сессии Конференции министров по транспорту, проходившей в Москве в декабре 2016 года. С момента принятия Региональной программы действий секретариат работает над ее осуществлением в тесном взаимодействии с членами и ассоциированными членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), а также партнерами по процессу развития, с тем чтобы проводить курс на обеспечение устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и на реализацию связанных с транспортом целей и задач в области устойчивого развития.

2. Региональная программа действий задает направление работе секретариата по семи следующим общим тематическим областям: а) региональная связуемость транспортной инфраструктуры; б) региональная операционная транспортная связуемость; в) укрепление транспортной связуемости между Азией и Европой; г) транспортная связуемость для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств; д) устойчивый городской транспорт; е) связуемость между сельскими районами и более широкими транспортными сетями; и г) повышение безопасности дорожного движения.

3. В разделе II настоящего документа указаны цели деятельности по каждой из тематических областей, обозначенных в Региональной программе действий, и вниманию государств-членов представлена актуализированная информация о прогрессе, достигнутом в осуществлении Региональной программы действий в период с 1 октября 2018 года по 30 сентября 2020 года.

4. Этот документ следует рассматривать в сочетании с информационным документом ESCAP/CTR/2018/INF/1, в котором содержится исчерпывающий список мероприятий, проведенных в вышеуказанный период.

## II. Прогресс, достигнутый в осуществлении Региональной программы действий, этап I (2017–2021годы)

### A. Региональная связуемость транспортной инфраструктуры

**Непосредственная цель:** укреплять региональную связуемость на основе дальнейшего развития, модернизации, планирования и введения в эксплуатацию сетей транспортной инфраструктуры, в том числе и посредством внедрения новых технологий и необходимых региональных стандартов.

5. Руководствуясь положениями Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственного соглашения о «сухих портах» и Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог соответственно, секретариат организовал 18–19 сентября 2019 года восьмое совещание Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, 13–14 ноября 2019 года – третье совещание Рабочей группы по «сухим портам» и 10–11 декабря 2019 года – шестое совещание Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог. Рабочие группы приняли ряд поправок, в результате которых была актуализирована информация о расширении

географического охвата и о статусе сетей автомобильных и железных дорог, а также «сухих портов». По состоянию на текущий момент региональная транспортная сеть охватывает 145 000 км автомобильных дорог в 32 странах, 118 000 км железных дорог в 28 странах, а также 248 уже действующих и потенциальных «сухих портов» в 27 странах.

6. На восьмом совещании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам были приняты поправки в отношении маршрутов сети, предложенные Грузией, Исламской Республикой Иран, Китаем и Российской Федерацией, в результате чего фактические маршруты Азиатских автомобильных дорог были расширены на 17 400 км. На этом совещании Рабочая группа также заявила о своей поддержке усилий по содействию использованию технологий и интеллектуальных транспортных систем в интересах продвижения работы, направленной на организацию «умных» Азиатских автомобильных дорог, предложила государствам-членам продолжать работу по внедрению инструментов и моделей ЭСКАТО, предназначенных для упрощения процедур перевозок, и призвала государства-члены рассмотреть другие инструменты, такие как цифровые грузовые платформы, в целях дальнейшей рационализации автотранспортных операций.

7. В свою очередь, Рабочая группа по «сухим портам» на своем третьем совещании приняла поправки к перечню «сухих портов» международного значения в части, касающейся «сухих портов», расположенных на территории Индии, Казахстана и Российской Федерации. Рабочая группа подчеркнула необходимость включения вопроса развития «сухих портов» в более широкий контекст развития международных интермодальных транспортных и экономических коридоров и необходимость разработки современной правовой базы для международных мультимодальных перевозок, которая будет играть принципиальную роль в обеспечении эффективности таких перевозок. Рабочая группа также подчеркнула важность применения современных информационно-коммуникационных технологий, цифровых решений и инновационных бизнес-моделей, а также разработки общерегиональной стратегической концепции цифровых транспортных коридоров.

8. Два государства – члена ЭСКАТО: Лаосская Народно-Демократическая Республика и Азербайджан – присоединились к Межправительственному соглашению о «сухих портах» 5 ноября 2019 года и 24 апреля 2020 года соответственно, в результате чего число участников Соглашения достигло 15.

9. На шестом совещании Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог были приняты поправки к маршрутам сети, предложенные Исламской Республикой Иран и Российской Федерацией. Рабочая группа также выразила сохраняющуюся у нее обеспокоенность по поводу недостающих участков железных дорог, особенно в Юго-Восточной Азии, и вновь подтвердила важность четырех вопросов, обозначенных в проекте рамочного документа по повышению эффективности функционирования пунктов пересечения границ железнодорожным транспортом в сети Трансазиатских железных дорог и за ее пределами, а именно следующих вопросов: а) электронного обмена информацией между железными дорогами и между железными дорогами и контрольными органами; б) гармонизации таможенных формальностей транзитных железнодорожных перевозок при помощи соответствующих договоренностей; в) эффективного решения проблемы разной ширины колеи; и d) разработки комплексных показателей и методологии оценки эффективности функционирования пунктов пересечения

границ железнодорожным транспортом. Рабочая группа уделила повышенное внимание вопросу гармонизации электронного обмена информацией между железными дорогами.

10. Одиннадцатого июня 2019 года Правительство Турции сдало на хранение свою ратификационную грамоту, в результате чего число участников Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог достигло 20.

11. Совещания групп экспертов, организованные в 2019 году, позволили добиться существенного прогресса в содействии обеспечению региональной связуемости транспортной инфраструктуры. Что касается железнодорожного сообщения, то участники состоявшегося 17–18 сентября 2019 года в Алматы (Казахстан) Совещания группы экспертов по гармонизации технических стандартов, правил и положений в целях улучшения железнодорожного сообщения между Северо-Восточной, Центральной и Западной Азией подтвердили актуальность инициативы по созданию железнодорожного маршрута, соединяющего Исламскую Республику Иран, Афганистан, Таджикистан, Кыргызстан и Китай, и рекомендовали, чтобы секретариат продолжал оказывать техническую поддержку этой инициативе. Что касается интермодальной связуемости, то на Совещании группы экспертов по повышению эффективности отдельных интермодальных транспортных коридоров в Азии, проходившем 26–27 июня 2019 года в Бангкоке, была достигнута договоренность о том, что государства – члены ЭСКАТО, по территории которых проходит международный транспортный коридор «Север-Юг», могут рассмотреть возможность применения рекомендаций, сформулированных в исследовании<sup>1</sup>, которые актуальны в отношении международного транспортного коридора «Север-Юг». Кроме того, на этом совещании секретариату была адресована просьба организовать мероприятие по укреплению потенциала, связанное с развитием этого транспортного коридора, с участием соответствующих государств – членов ЭСКАТО.

12. Для того чтобы оказать государствам-членам дальнейшую помощь в укреплении региональной связуемости транспортной инфраструктуры, секретариат опубликовал в ходе отчетного периода ряд исследований и технических материалов: а) доклад-исследование на тему укрепления потенциала государств – членов ЭСКАТО в области гармонизации стандартов, касающихся веса и габаритов автомобильных транспортных средств и выбросов от них, в интересах упрощения процедур перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог; доклад-исследование финансировалось правительством Китая<sup>2</sup>; б) технический документ на тему цифровых решений для «сухих портов», в котором были представлены специализированные знания и передовая практика в области использования новых технологий и цифровых решений; в) сопоставительный доклад-исследование на тему механизмов организации отдельных интермодальных транспортных коридоров; и д) исследование на тему устойчивого развития портов и повышения производительности портов стран – членов ЭСКАТО.

<sup>1</sup> [www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf](http://www.unescap.org/sites/default/files/Finalized%20study%20report%20on%20intermodal%20corridors%20December%202019%20%20.pdf).

<sup>2</sup> ESCAP, “Strengthening the capacity of ESCAP member States to harmonize standards on weights, dimensions and emissions of road vehicles for facilitation of transport along the Asian Highway network: a study report 2019”, 2019.

13. Прогресс, достигнутый в работе по этой тематической области, внес непосредственный вклад в усилия по реализации цели 9 в области устойчивого развития, в частности задачи 9.1, заключающейся в том, чтобы развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех; и задачи 9.4, заключающейся в том, чтобы к 2030 году модернизировать инфраструктуру и переоборудовать промышленные предприятия, сделав их устойчивыми за счет повышения эффективности использования ресурсов и более широкого применения чистых и экологически безопасных технологий и промышленных процессов, с участием всех стран в соответствии с их индивидуальными возможностями

## **В. Региональная операционная транспортная связуемость**

**Непосредственные цели:** а) необходимо активизировать работу по развитию региональной сети транспортных сообщений путем укрепления мер по упрощению процедур перевозок, включая согласование транспортных технических и рабочих стандартов, правил и методов; углубления понимания новых технологий и их использования; а также путем внедрения инструментов и основ упрощения процедур перевозок; б) необходимо создавать и вводить в действие комплексные интермодальные транспортные системы за счет более эффективного использования имеющегося потенциала и инфраструктуры, активного использования связей между сетями, установленных вследствие повышения эффективности взаимодействия транспортных сетей и согласованности их работы во всем регионе, организации перегрузочных и пересадочных пунктов, согласования технических стандартов и определения общей нормативно-правовой базы; с) необходимо наращивать масштабы предоставления транспортно-логистических услуг в регионе путем развития потенциала и создания систем логистической информации в целях повышения эффективности работы логистики и снижения издержек.

14. Действуя в рамках усилий по осуществлению резолюции 71/7 Комиссии о принятии Региональных рамок сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, два отдела секретариата: Отдел транспорта и Отдел торговли, инвестиций и инноваций – совместно организовали 18–19 декабря 2018 года в Бангкоке практикум по наращиванию потенциала в области упрощения процедур международных железнодорожных перевозок в целях поддержки внутрирегиональной и межрегиональной торговли. Участники практикума согласились с важностью электронного обмена документами для железнодорожных перевозок и рекомендовали секретариату инициировать проекты по упрощению процедур транзитных железнодорожных перевозок в регионе на основе электронного обмена данными, охватывая в том числе такие аспекты, как предоставление предварительной информации до прибытия грузов, упрощение процедур таможенного транзита и использование накладных.

15. Что касается использования новых технологий, то секретариат организовал совещание группы экспертов по использованию новых технологий для упрощения международных железнодорожных перевозок, приурочив это мероприятие к шестому совещанию Рабочей группы по сети Трансзиатских железных дорог. Совещание группы экспертов состоялось в Бангкоке,

его заседания прошли 9 декабря и 12 декабря 2019 года. Среди прочих вопросов Рабочая группа обсудила подготовленное секретариатом исследование, посвященное электронным информационным системам, используемым для организации железнодорожных перевозок, и связи этих систем с таможенными системами, и пришла к выводу о том, что такое взаимодействие будет способствовать дальнейшему повышению эффективности международных железнодорожных перевозок. С учетом развития событий в субрегионе Юго-Восточной Азии, особенно в том, что касается железнодорожного сообщения между Лаосской Народно-Демократической Республикой и Китаем, Рабочая группа также отметила потенциальную пользу, которую может принести создание в Юго-Восточной Азии железнодорожного агентства по аналогии с Европейским железнодорожным агентством, в плане развития железнодорожного транспорта в странах – членах Ассоциации государств Юго-Восточной Азии и в плане укрепления сотрудничества между ее государствами-членами. Представители далее заявили о необходимости создания соответствующей законодательной базы и обеспечения политической поддержки высокого уровня для создания такого агентства. Было предложено продолжить рассмотрение этого вопроса на совещании Специальной рабочей группы по проекту железной дороги Сингапур – Куньмин.

16. В ходе той же недели, действуя при финансовой поддержке со стороны правительства Российской Федерации, предоставленной в рамках проекта по поддержке обеспечения эффективного функционирования международного пассажирского железнодорожного сообщения в сети Трансазиатских железных дорог, секретариат также организовал сегмент по вопросам политики. Целью мероприятия являлось обсуждение предварительных рекомендаций, сформулированных в исследовании на тему обеспечения эффективного функционирования международного пассажирского железнодорожного сообщения в сети Трансазиатских железных дорог.

17. После подписания Межправительственного соглашения о международных автомобильных перевозках по сети Азиатских автомобильных дорог правительствами Китая, Монголии и Российской Федерации, которое состоялось в ходе третьей сессии Конференции министров по транспорту, и вступления Соглашения в силу 21 сентября 2018 года секретариат организовал в ноябре 2018 года в Улан-Баторе практикум по укреплению потенциала в области осуществления Соглашения. Целью мероприятия являлся обмен информацией о состоянии внутригосударственных процедур в Китае, Монголии и Российской Федерации. Кроме того, секретариат продолжал содействовать осуществлению Соглашения путем организации серии совещаний групп экспертов от сторон Соглашения. Совещания состоялись в Инчхоне (Республика Корея). Первое совещание, состоявшееся в июне 2019 года, было создано для обсуждения вопросов, которые предполагалось вынести на рассмотрение в рамках повестки дня первого совещания Совместной комиссии, учрежденной сторонами Соглашения, а также для обсуждения других актуальных вопросов. Второе совещание, состоявшееся в декабре 2019 года, было организовано для обсуждения основных вопросов и проблем, возникающих на начальном этапе осуществления Соглашения, и способов их решения, а также для рассмотрения возможности расширения сферы охвата Соглашения таким образом, чтобы распространить его и на пассажирские перевозки. Секретариат также оказывал технические консультационные услуги первому совещанию Совместной комиссии, которое было организовано в Маньчжурии (Китай) в июле 2019 года.

18. В целях содействия развитию комплексных интермодальных транспортных систем в регионе секретариат осуществил проект по укреплению институциональной основы для развития «сухих портов» во Вьетнаме, Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике и Таиланде. Проект финансировался Министерством государственных территорий, инфраструктуры и транспорта Республики Корея. В рамках проекта были определены семь основных показателей институциональной эффективности и сформулированы выводы и рекомендации в отношении ключевых стратегических аспектов, включая планирование политики, институциональные и организационные аспекты, а также правовые и нормативные аспекты. В рамках этого проекта секретариат подготовил доклад-исследование под названием “Institutional determinants of dry port development and logistics performance in Cambodia, the Lao People’s Democratic Republic, Thailand and Viet Nam” («Институциональные факторы, определяющие развитие «сухих портов» и эффективность логистики во Вьетнаме, в Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике и Таиланде») и организовал региональные и национальные практикумы в Сеуле (октябрь 2018 года), Бангкоке (июнь 2019 года), Пномпене (октябрь 2019 года) и Вьентьяне (октябрь 2019 года). Одним из ключевых результатов этого проекта стала ратификация правительством Лаосской Народно-Демократической Республики Межправительственного соглашения о «сухих портах».

19. Секретариат также организовал серию практикумов по наращиванию потенциала в целях определения практических мер по расширению операционной транспортной связуемости между этими странами. В ходе практикумов, проведенных в Мьянме в октябре 2018 года и в Лаосской Народно-Демократической Республике в октябре 2019 года, получили подтверждение обозначенные приоритеты в плане национальных и региональных усилий по улучшению операционной связуемости во Вьетнаме, в Камбодже, Лаосской Народно-Демократической Республике и Таиланде. Участники также обратились к секретариату с просьбой продолжать оказывать техническую помощь в поддержку таких усилий. Секретариат также провел исследование на тему целесообразности заключения соглашения о прибрежном судоходстве между Вьетнамом, Камбоджей и Таиландом.

20. Что касается морского сообщения, то секретариат организовал 8 ноября 2019 года специальное заседание на тему устойчивой морской связуемости. Заседание проводилось в рамках Азиатско-тихоокеанского дня океанов. Комиссия приняла резолюцию 76/1 об укреплении сотрудничества в целях содействия сохранению и рациональному использованию океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития в Азиатско-тихоокеанском регионе, в которой содержится просьба о продолжении регионального диалога по вопросам устойчивой морской связуемости.

21. В рамках последующей деятельности по итогам сессии Комиссии секретариат приступил к осуществлению проекта по поддержке стратегий развития «умных» портов в Азиатско-Тихоокеанском регионе и проекта по содействию устойчивому и жизнеспособному развитию портов в интересах укрепления устойчивой морской связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе (этап I). Эти проекты направлены на дальнейшее содействие обеспечению устойчивой, «умной» и жизнеспособной транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

22. Действуя в целях оказания дальнейшей поддержки государствам-членам в оценке, проектировании и внедрении комплексных интермодальных транспортных систем в качестве одного из ключевых элементов устойчивой транспортной связуемости, секретариат издал в 2019 году публикацию *Review of Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific: Addressing the Challenges for Freight Transport* («Обзор устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе: решение задач в области грузовых перевозок»)<sup>3</sup>, в которой содержится общая и углубленная информация для разработчиков политики из региона, касающаяся обеспечения устойчивой транспортной связуемости в сфере грузовых перевозок, с учетом ключевых экономических, социальных и экологических аспектов.

23. Кроме того, в рамках проекта по практическому обеспечению устойчивой транспортной связуемости в рамках экономического коридора «Китай – Центральная Азия – Западная Азия» в интересах осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, который финансировался правительством Китая, секретариат разработал базу данных по двусторонним и многосторонним соглашениям об автомобильных и железнодорожных перевозках, участницами которых являются страны, задействованные в проекте. Секретариат также представил рекомендации по гармонизации положений. Это было сделано в интересах продолжения работы по привлечению внимания к необходимости того, чтобы данные отвечали требованиям надежности и соответствия поставленным целям, подкрепляя тем самым фактически обоснованные стратегии в области грузовых перевозок.

24. Стремясь поощрить участие частного сектора в реализации задачи по обеспечению региональной операционной транспортной связуемости и укрепить потенциал поставщиков транспортно-логистических услуг в регионе, секретариат продолжил основанное на обмене знаниями и передовой практикой сотрудничество с национальными экспедиторами грузов, операторами мультимодальной перевозки и поставщиками логистических услуг в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В рамках этих усилий секретариат организовал в 2018 и 2019 годах в Бангкоке серию мероприятий по наращиванию потенциала включая организованный совместными силами ЭСКАТО и Таиландской международной ассоциации экспедиторов практикум по подготовке инструкторов и две ежегодные региональные конференции для поставщиков логистических услуг.

25. Несмотря на значительный прогресс, достигнутый за отчетный период в деле улучшения операционной транспортной связуемости в регионе, в 2020 году в результате пандемии коронавирусной инфекции COVID-19 наблюдались беспрецедентные по своим масштабам сбои в операционной связуемости как в отношении пассажирского, так и в отношении грузового транспорта. Действуя в целях оказания государствам-членам поддержки в обеспечении непрерывной операционной транспортной связуемости, секретариат провел три виртуальных совещания для обзора национальных стратегических мер реагирования на пандемию COVID-19 в рамках сети Трансазиатских железных дорог и для обзора национального опыта в том, что касается мер, принятых и принимаемых странами-членами для сдерживания распространения COVID-19 в целях обеспечения непрерывности функционирования международных автомобильных перевозок. В ходе виртуальных совещаний их участники призывали к укреплению регионального сотрудничества, продвигали идею цифровизации и упрощения

---

<sup>3</sup> United Nations publication, Sales No. E.20.II.F.2.



процедур перевозок в рамках стратегий по реагированию на COVID-19 и стратегий восстановления после него, а также обсуждали различные стратегические рекомендации на будущее, касающиеся смягчения последствий сбоев в операциях во время пандемий и кризисов. Кроме того, секретариат разработал рамочную концепцию поддержки социально-экономических мер реагирования Азиатско-Тихоокеанского региона на пандемию COVID-19. В рамочной концепции определены три приоритетных направления стратегических действий, включая восстановление цепочек поставок при помощи расширения торговой и транспортной связуемости: при этом общим принципом является стремление к восстановлению на основе девиза «сделать лучше, чем было» и при помощи использования существующих в регионе межправительственных платформ.

26. Секретариат также стал участником проекта быстрого реагирования в области обеспечения транспортной и торговой связуемости в эпоху пандемий, реализуемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций. Проект направлен на содействие выработке бесконтактных, бесперебойных и основанных на взаимодействии решений в рамках стратегических мер реагирования на пандемию. В рамках проекта будет составлен список «умных» вариантов организации автомобильных и железнодорожных перевозок в рамках сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог.

27. Прогресс, достигнутый в этой тематической области, внес непосредственный вклад в усилия по достижению цели 9 в области устойчивого развития, в частности задач 9.1 и 9.4

## **С. Укрепление транспортной связуемости между Азией и Европой**

**Непосредственная цель:** работать над созданием межрегионального координационного комитета по перевозкам между Азией и Европой, предназначенного для обеспечения устойчивой транспортной связуемости между Азией и Европой в целях свободного перемещения людей и товаров.

28. На своей пятой сессии, состоявшейся в ноябре 2018 года, Комитет по транспорту отметил, что межрегиональный координационный комитет по транспорту между Азией и Европой послужит полезной платформой для решения вопросов, касающихся расширения внутрирегиональной и межрегиональной связуемости.

29. В этом контексте секретариат продолжил осуществление финансируемого правительством Российской Федерации проекта по объединению сетей транспортной инфраструктуры в Азии и Европе в целях содействия обеспечению межрегиональной устойчивой транспортной связуемости. Проект направлен на содействие созданию межрегионального комитета по транспорту между Азией и Европой. В конце 2018 года секретариат провел в рамках этого проекта исследование, посвященное инициативам по обеспечению транспортной связуемости между Азией и Европой. В докладе-исследовании содержатся обзор существующих инициатив в области обеспечения транспортной связуемости между Азией и Европой, резюме рекомендаций и информация о дальнейших шагах по осуществлению этих инициатив. В докладе-исследовании также предлагаются возможные механизмы реализации программы работы в области обеспечения транспортной связуемости между Азией и Европой, включая межрегиональный координационный комитет по транспорту между Азией и Европой.

30. В своей резолюции 73/4 об осуществлении Декларации министров об устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе Комиссия обратилась к Исполнительному секретарю с просьбой заручиться сотрудничеством со стороны Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и других международных организаций и ускорить темпы текущей работы, направленной на создание и обеспечение полномасштабного функционирования межрегионального координационного комитета. В рамках реагирования на эту просьбу секретариат направил вышеупомянутый проект доклада-исследования в секретариат ЕЭК, с тем чтобы узнать его мнение о способах и механизмах решения вопросов, связанных с укреплением транспортной связуемости между Азией и Европой.

31. Кроме того, 30–31 января 2019 года в Бангкоке состоялось Межрегиональное совещание группы экспертов по транспортной связуемости между Азией и Европой. Целью мероприятия являлось рассмотрение справочного документа, подготовленного на основе вышеупомянутого доклада-исследования. Совещание продемонстрировало большую заинтересованность стран-участниц в дальнейшем расширении транспортной связуемости между Азией и Европой и необходимость непрерывного межрегионального диалога между государствами – членами двух региональных комиссий Организации Объединенных Наций по вопросам транспортной связуемости между Азией и Европой.

32. В октябре 2019 года совместными усилиями секретариата ЭСКАТО и секретариата ЕЭК были организованы консультации между государствами – членами ЕЭК и ЭСКАТО в формате межрегионального форума по устойчивой транспортной связуемости, который состоялся в рамках шестидесяти второй сессии Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике. Форум позволил обеспечить общий обмен информацией об усилиях, предпринятых и предпринимаемых в целях укрепления межрегиональной устойчивой транспортной связуемости в контексте интермодальных перевозок и логистики, включая связуемость инфраструктуры, операционную связуемость, а также вопросы безопасности и экологии, связанные с комплексными интермодальными перевозками и логистикой. Итоги форума были представлены на восьмидесяти второй сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК в феврале 2020 года. Однако Комитет не принял никакого решения о продлении мандата секретариата ЕЭК на создание межрегионального координационного комитета по транспорту между Азией и Европой.

33. В 2020 году секретариат подготовил обновленное исследование в форме доклада на тему прогресса, достигнутого в расширении транспортной связуемости между Азией и Европой. В докладе нашли отражение последние тенденции в области обеспечения межрегиональной транспортной связуемости, включая воздействие пандемии COVID-19 на перевозки между Азией и Европой. Доклад-исследование было направлено в секретариат ЕЭК для получения комментариев и материалов с его стороны. Доклад будет вынесен на дальнейшее обсуждение в ходе виртуального регионального совещания, которое пройдет в октябре 2020 года.

34. При финансовой поддержке правительства Китая секретариат опубликовал исследование на тему комплексного планирования евразийских транспортных коридоров в целях укрепления внутрирегиональной и межрегиональной транспортной связуемости и организовал совещание группы экспертов по укреплению транспортной связуемости между Республикой Корея

и Европой посредством организации евразийских транспортных коридоров. Совещание состоялось в Пекине в феврале 2019 года. На совещании была признана важность интермодальных перевозок с точки зрения обеспечения эффективной и действенной связуемости в рамках евразийских коридоров, и секретариату была адресована просьба продолжить свою работу и оказание государствам-членам поддержки в этой области.

35. Что касается Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии, то секретариат совместно с ЕЭК организовал в ноябре 2019 года в Ашхабаде двадцать четвертую сессию Тематической рабочей группы по устойчивому транспорту, транзиту и связуемости. Тематическая рабочая группа обсудила проекты, мероприятия и инициативы в области транспортной инфраструктуры, реализуемые на национальном и международном уровнях; присоединение к международным конвенциям и соглашениям и их реализацию; выявление, локализацию и устранение основных «узких мест» на международных транспортных маршрутах; и вопросы безопасности дорожного движения и стратегические меры, принимаемые по этому направлению в странах – участницах Специальной программы. Тематическая рабочая группа также рассмотрела и утвердила проект своей программы работы на 2020–2021 годы и проект круга ведения для рассмотрения и окончательного утверждения Руководящим советом Специальной программы.

36. Секретариат также внес вклад в подготовку Ашхабадской инициативы, которая была одобрена Руководящим советом Специальной программы на его четырнадцатой сессии. Эта инициатива направлена на снижение барьеров, стоящих на пути перевозок, при помощи использования международно-правовых документов, норм, стандартов и передовой практики Организации Объединенных Наций в целях укрепления региональных рынков и трансграничных цепочек поставок, расширения связуемости стран Специальной программы с другими азиатскими и европейскими странами и привлечения новых инвестиционных технологий и инноваций.

37. Прогресс, достигнутый в этой тематической области, внес непосредственный вклад в усилия по реализации цели 9 в области устойчивого развития, в частности задач 9.1 и 9.4.

#### **D. Транспортная связуемость для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств**

**Непосредственная цель:** государства с особыми потребностями (наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и малые островные развивающиеся государства) получают помощь в разработке и внедрении новаторских политических мер и рамочных основ, направленных на улучшение и расширение устойчивой транспортной связуемости, в которых надлежащим образом отражены вопросы транспорта в городах и сельских районах и дорожной безопасности.

38. Некоторые мероприятия, обозначенные в разделах II.A и II.B настоящего документа, также были направлены на содействие развитию транспортной связуемости наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств.

39. Предоставив материалы для подготовки доклада-исследования ЭСКАТО о ходе реализации мер по приоритетному направлению 1 («Основопологающие вопросы политики в области транзитных перевозок») Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов, секретариат внес свой вклад в подготовку региональных материалов для включения в глобальный доклад о среднесрочном обзоре хода осуществления Венской программы действий в части, касающейся транспортного сектора. В рамках регионального среднесрочного обзора был проанализирован ход осуществления Венской программы действий в Евро-Азиатском регионе, произведен обмен информацией о передовых методах и новаторских подходах, применяемых для ускорения темпов осуществления Венской программы действий, и принят итоговый документ, содержащий рекомендации в отношении решения проблем, с которыми сталкиваются евро-азиатские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю.

40. Кроме того, секретариат подготовил проект исследования на тему создания цифровой грузовой платформы в интересах удовлетворения развивающимися странами Центральной Азии, не имеющими выхода к морю, нормативным требованиям в области международных автомобильных перевозок. Это исследование обсуждалось на практикуме по наращиванию потенциала в области использования новых технологий для упрощения процедур транзитных перевозок в Центральной Азии, который состоялся в Ташкенте в ноябре 2019 года. Участники практикума признали, что использование новых технологий, примерами которого могут служить электронное отслеживание транспортных средств, использование электронных пломб, осуществление электронного обмена документами, внедрение автоматизированных систем слежения за транзитными перевозками и применение технологии блокчейн, обладает огромным потенциалом в плане содействия дальнейшему укреплению транспортной связуемости между не имеющими выхода к морю развивающимися странами Центральной Азии. В этой связи участники практикума рекомендовали разработать руководящие принципы электронного отслеживания и мониторинга движения грузов и транспортных средств, в которых будут отражены последние изменения и разработки в этой области, будет предусмотрен обмен передовым опытом и будут сформулированы рекомендации для пограничных служб стран-членов. В адрес секретариата также поступила просьба организовать аналогичные практикумы и семинары с участием всех стран Центральной Азии и их основных партнеров по транзитным перевозкам, пограничных служб и частного сектора, с тем чтобы обеспечить возможность для обмена опытом.

41. Действуя в целях оказания поддержки малым островным развивающимся государствам при помощи расширения морской связуемости, секретариат совместно с Международной морской организацией (ИМО) организовали региональный практикум по обеспечению включения морского сектора в Рамочную программу Организации Объединенных Наций по сотрудничеству в целях устойчивого развития. Практикум состоялся в Бангкоке в августе 2019 года. Секретариат также осуществил профинансированный ИМО проект по повышению безопасности внутренних паромных перевозок в интересах содействия обеспечению безопасной морской связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В рамках этого проекта в марте 2020 года в Бангкоке было организовано онлайн-совещание группы экспертов по повышению безопасности внутренних паромных перевозок в интересах содействия обеспечению безопасной морской связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Эти мероприятия по обеспечению морской связуемости в регионе обеспечили

общую платформу для обмена передовым опытом в области региональной морской связуемости, что повлекло за собой положительные последствия для малых островных развивающихся государств.

42. В рамках тематического исследования, подготовленного для семьдесят шестой сессии Комиссии, под названием *Changing Sails: Accelerating Regional Actions for Sustainable Oceans in Asia and the Pacific* («Корректировка курса: активизация региональных мер по обеспечению устойчивости океанов в Азиатско-Тихоокеанском регионе») секретариат в сотрудничестве с ИМО и Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию подготовил главу о преобразовании морского судоходства, в которой дана оценка морской связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, с уделением особого внимания проблемам, стоящим перед тихоокеанскими малыми островными развивающимися государствами.

43. Прогресс, достигнутый в этой тематической области, внес непосредственный вклад в усилия по реализации цели 9 в области устойчивого развития, в частности задачи 9.a, заключающейся в том, чтобы содействовать развитию экологически устойчивой и стойкой инфраструктуры в развивающихся странах за счет увеличения финансовой, технологической и технической поддержки африканских стран, наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств.

## **Е. Устойчивый городской транспорт**

**Непосредственная цель:** странам и городам региона надлежит разрабатывать и осуществлять инновационные стратегии и программы в целях оценки, планирования, развития, усовершенствования и эксплуатации устойчивых городских транспортных систем и услуг.

44. На своей пятой сессии Комитет по транспорту одобрил индекс устойчивого городского транспорта в качестве инструмента для оценки и совершенствования политики в области городского транспорта, рекомендовал продолжить разработку этого индекса и далее продвигать идею его использования во всем регионе, а также попросил секретариат оказать поддержку применению индекса устойчивого городского транспорта в других крупных городах.

45. В рамках выполнения рекомендации Комитета секретариат провел дальнейшую доработку показателя безопасности и показателя операционных затрат, использующихся в этом индексе, в целях повышения качества оценки и обновил руководство по сбору данных<sup>4</sup>, включив в него дополнительные важные аспекты, в том числе гендерный аспект, потребности людей с различной степенью инвалидности и потребности пожилых людей, а также использование возобновляемых источников энергии для функционирования общественного транспорта. Секретариат также продолжил продвигать идею использования этого индекса и оказал государствам-членам и городам поддержку в укреплении потенциала директивных органов в области применения этого индекса для оценки городской мобильности и планирования развития устойчивых городских транспортных систем и услуг.

<sup>4</sup> ESCAP, *Assessment of Urban Transport and Impacts of COVID-19 on Mobility: Data Collection Guideline* (Bangkok, 2020).

46. В этой связи в ходе отчетного периода секретариат организовал два региональных практикума по наращиванию потенциала в области городской мобильности и индекса устойчивого городского транспорта (в октябре 2019 года в Ханое), а также оказал ряд консультационных услуг и провел ряд консультативных совещаний (в Индии (в Лакнау и Бхопале)), Улан-Баторе и Суве). В целях дальнейшего содействия применению этого индекса результаты оценки городов-исполнителей представлялись на протяжении всего отчетного периода на различных конференциях и форумах, в том числе в рамках Азиатско-Тихоокеанской климатической недели, проведенной в Бангкоке; на Фиджийском национальном консультативном форуме по вопросам транспорта, проведенном в Суве; на Азиатско-Тихоокеанском форуме по проблемам городов, проведенном в Пинанге (Малайзия); на конференции «Городская мобильность в Индии», проведенной в Лакнау (Индия); а также на практикуме на тему транзитно-ориентированного проектирования и получения доходов от роста стоимости земельных участков, проведенном в Ханое. Индекс получил дальнейшее информационное освещение на ежегодном совещании Программы по вопросам политики в области развития транспорта в странах Африки: индекс был представлен на специализированном техническом заседании по устойчивому транспорту, состоявшемся в Виктория-Фолс (Зимбабве) в ноябре 2019 года.

47. В рамках реагирования на вспышку COVID-19 секретариат далее актуализировал руководство по сбору данных для индекса устойчивого городского транспорта, включив в него компонент, касающийся воздействия COVID-19 на мобильность, с тем чтобы помочь в определении стратегических мер по повышению общей устойчивости городской мобильности в городах Азии в условиях этой вспышки. В 2020 году в Суве, Янгоне, а также в Палембанге и Пеканбару (Индонезия) были проведены оценки с использованием индекса устойчивого городского транспорта с добавленным в него компонентом, касающимся COVID-19.

48. С момента разработки индекса в 2017 году секретариат провел оценки мобильности в городах с использованием инструментария индекса устойчивого городского транспорта в 16 городах десяти стран Азиатско-Тихоокеанского региона<sup>5</sup>. Все большее число городов выразило заинтересованность в получении оценки и технической помощи с тем, чтобы усовершенствовать свои стратегии и планы в области городского транспорта. Секретариат будет и впредь сотрудничать с государствами-членами, городами, научно-академическими кругами, учреждениями Организации Объединенных Наций и прочими соответствующими заинтересованными сторонами в целях поощрения принятия решений, основанных на доказательной базе, в интересах повышения общей устойчивости городских транспортных систем и услуг.

49. На своей пятой сессии Комитет также выразил поддержку работе секретариата в области содействия внедрению интеллектуальных транспортных систем для совершенствования городских транспортных систем. Действуя в целях повышения осведомленности об «умных» транспортных технологиях и углубления их понимания, а также в целях укрепления потенциала государств-членов в области разработки стратегий использования таких технологий,

---

<sup>5</sup> Бангладеш (Дакка и Кхулна), Бутан (Тхимпху), Вьетнам (Ханой и Хошимин), Индия (Бхопал, Джайпур и Сурат), Индонезия (Большая Джакарта, Бандунг и Сурабая), Исламская Республика Иран (Тегеран), Монголия (Улан-Батор), Непал (Катманду), Фиджи (Сува) и Шри-Ланка (Коломбо).

секретариат осуществил проект под названием “Innovative and integrated Intelligent Transport Systems (ITS) for the development and operation of sustainable transport systems in urban areas” («Инновационные и комплексные интеллектуальные транспортные системы (ИТС) для развития и эксплуатации устойчивых транспортных систем в городских районах»), который финансировался правительством Республики Корея. В рамках этого проекта секретариат организовал в апреле 2019 года в Инчхоне (Республика Корея) совещание группы экспертов и региональное совещание по разработке и эксплуатации интеллектуальных транспортных систем в целях обеспечения устойчивости транспортных систем в Азиатско-Тихоокеанском регионе. На совещаниях был достигнут консенсус по поводу дальнейших действий в отношении рекомендаций по вопросам политики в области разработки региональных стратегий и стратегических планов развития интеллектуальных транспортных систем. На этих совещаниях 18 государств-членов обратились к секретариату с просьбой об организации мероприятий по наращиванию потенциала<sup>6</sup>.

50. В рамках реагирования на эти просьбы секретариат подготовил доклад-исследование на тему использования «умных» транспортных технологий для сокращения выбросов парниковых газов транспортным сектором в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Был организован цикл субрегиональных практикумов по этой теме: в октябре 2019 года – в Баку для субрегиона Северной и Центральной Азии; в ноябре 2019 года – в Сеуле для субрегиона Юго-Восточной Азии; и в сентябре 2020 года – в Бангкоке для субрегиона Южной и Юго-Западной Азии. Что касается практикума для Тихоокеанского субрегиона, то он предварительно запланирован на конец 2020 года. Целью этих практикумов и соответствующего доклада-исследования является укрепление технического потенциала соответствующих стран в области разработки политики, предусматривающей эффективное использование «умных» транспортных технологий для сокращения выбросов парниковых газов.

51. В рамках дальнейшей работы, направленной на достижение цели Региональной программы действий по обеспечению устойчивого развития городского транспорта в части, касающейся интеллектуальных транспортных систем, секретариат опубликовал в декабре 2018 года № 88 периодического издания *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* («Бюллетень по вопросам транспорта и связи в Азиатско-Тихоокеанском регионе»), который был посвящен теме интеллектуальных транспортных систем. В настоящее время секретариат разрабатывает «дорожную карту» дальнейшей деятельности по расширению масштабов внедрения интеллектуальных транспортных систем в регионе, включая руководящие принципы, технические принципы и стратегические рекомендации по расширению использования подходов на основе «умной мобильности», направленных на улучшение ситуации на дорогах городов субрегиона Юго-Восточной Азии.

52. Кроме того, действуя в рамках проекта по развитию устойчивых городских транспортных систем в Азиатско-Тихоокеанском регионе в интересах содействия реализации регионом Повестки дня на период до 2030 года, который осуществляется при поддержке правительства Российской Федерации, секретариат готовит исследование по теме развития устойчивого городского транспорта

---

<sup>6</sup> Азербайджан, Афганистан, Бангладеш, Бутан, Вьетнам, Грузия, Индонезия, Камбоджа, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Монголия, Мьянма, Непал, Пакистан, Таджикистан, Узбекистан и Шри-Ланка.

в Азиатско-Тихоокеанском регионе, особое внимание в исследовании уделяется вопросам экологичного, «умного» и безопасного транспорта. Исследование будет обсуждаться на региональном совещании по вопросам безопасного, эффективного и устойчивого городского транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которое состоится в 2021 году. Совещание запланировано в рамках реагирования на просьбу Комитета, сформулированную на его пятой сессии, и в рамках последующей деятельности по итогам Международной конференции высокого уровня «Город и транспорт: безопасность, эффективность, устойчивость», которая состоялась в Хабаровске (Российская Федерация) в сентябре 2017 года.

53. Прогресс, достигнутый в этой тематической области, внес непосредственный вклад в усилия по реализации цели 7 в области устойчивого развития, в частности задачи 7.3, заключающейся в том, чтобы к 2030 году удвоить глобальный показатель повышения энергоэффективности, и в усилия по достижению цели 11, в частности задачи 11.2, заключающейся в том, чтобы к 2030 году обеспечить всем возможность пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.

#### **Г. Связуемость между сельскими районами и более широкими транспортными сетями**

**Непосредственная цель:** странам-членам необходимо оказывать помощь в развитии и расширении сети транспортных сообщений с сельскими районами и сообщений, связывающих с более разветвленными транспортными сетями.

54. В рамках усилий по достижению этой цели секретариат ранее опубликовал несколько исследований по вопросам транспортного сообщения в сельской местности, включая справочные документы для десятого Регионального форума по экологически безопасному транспорту в Азии, который проходил в 2017 году, номера 2016 года (№ 86)<sup>7</sup> и 2017 года (№ 87)<sup>8</sup> периодического издания *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* («Бюллетень по транспорту и связи для Азиатско-Тихоокеанского региона»), а также главу в публикации *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific* («Обзор тенденций в области транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе за 2017 год»)<sup>9</sup>.

55. В целях консолидации этих усилий секретариат созвал в июле 2019 года в Бангкоке совещание группы экспертов по укреплению связуемости сельских районов с региональными и международными транспортными сетями. Представители Бангладеш, Вьетнама, Индии, Казахстана, Камбоджи, Китая, Непала и Таиланда, а также международных организаций, занимающихся вопросами развития, и представители научно-исследовательских кругов изложили информацию о своей текущей политике в области сельского транспорта и обсудили общие проблемы, с которыми сталкиваются правительства при реализации своих программ в области развития транспорта в сельской местности.

---

<sup>7</sup> ST/ESCAP/SER.E/86.

<sup>8</sup> ST/ESCAP/SER.E/87.

<sup>9</sup> United Nations publication, Sales No. E.18.II.F.6.



Представители пришли к согласию относительно того, что необходимо рассматривать сельский транспорт как часть интегрированной транспортной сети, а не как отдельное понятие. В этой связи концепция «вертикальной связуемости» рассматривалась в качестве потенциальной основы, которая может использоваться для планирования передвижений людей и перемещений грузов между различными уровнями транспортных сетей, связывающих сельские районы, малые и большие города.

56. После совещания группы экспертов секретариат опубликовал в том же, 2019, году монографию *Enhancing rural transport connectivity to regional and international transport networks in Asia and the Pacific* («Укрепление связуемости сельских районов с региональными и международными транспортными сетями в Азиатско-Тихоокеанском регионе»)<sup>10</sup>. Публикация была издана в рамках серии монографий на тему устойчивого и инклюзивного транспорта, целью которой является стимулирование более широкого обсуждения тех мер, которые правительства могут принять для укрепления связуемости между сельскими районами и транспортными сетями более высокого уровня, повышая таким образом эффективность своих транспортных сетей в сельской местности в качестве проводников социально-экономического развития.

57. Прогресс, достигнутый в этой тематической области, внес непосредственный вклад в усилия по реализации цели 2 в области устойчивого развития, в частности задачи 2.а, заключающейся в том, чтобы увеличить инвестирование, в том числе посредством активизации международного сотрудничества, в сельскую инфраструктуру в целях укрепления потенциала развивающихся стран, особенно наименее развитых стран, в области сельскохозяйственного производства.

## **Г. Повышение безопасности дорожного движения**

**Непосредственная цель:** странам региона требуется оказывать помощь в улучшении ситуации в области безопасности дорожного движения и выполнении ими обязательств в соответствии с Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы, и целями 3 и 11 в области устойчивого развития.

58. Руководствуясь обновленными Региональными целями, задачами и показателями обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе на период 2016–2020 годов, Глобальным планом осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы, и связанными с безопасностью дорожного движения целями в области устойчивого развития, секретариат реализовал при финансовой поддержке правительства Российской Федерации проект, направленный на устранение основных причин дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними смертности и травматизма в странах Азиатско-Тихоокеанского региона в интересах выполнения задач в области безопасности дорожного движения, сформулированных в рамках целей в области устойчивого развития. В ходе проекта было выявлено, что нарушение скоростного режима и управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения являются двумя основными причинами дорожно-транспортных происшествий в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

<sup>10</sup> ST/ESCAP/2886.

Соответственно, в рамках проекта были подготовлены два доклада-исследования, в которых содержатся рекомендации по повышению безопасности дорожного движения в ракурсе этих аспектов. Доклады озаглавлены *Strategies to Tackle the Issue of Impaired Driving for Road Safety in the Asia-Pacific Region: Implementation Framework* («Стратегии решения проблемы вождения в состоянии опьянения, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе: рамки осуществления»)<sup>11</sup> и *Strategies to Tackle the Issue of Speed for Road Safety in the Asia-Pacific Region: Implementation Framework* («Стратегии решения проблемы нарушения скоростного режима, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе: рамки осуществления»)<sup>12</sup>.

59. Также в рамках этого проекта секретариат организовал региональный семинар по вопросам устранения основных причин дорожно-транспортных происшествий и связанных с ними смертности и травматизма в странах Азиатско-Тихоокеанского региона в интересах выполнения задач в области безопасности дорожного движения, сформулированных в рамках целей в области устойчивого развития. Семинар состоялся в Нью-Дели в апреле 2019 года. В ходе мероприятия были рассмотрены вышеупомянутые доклады-исследования, и было проведено обсуждение стратегических рекомендаций. Для того чтобы укрепить потенциал участников из государств-членов в том, что касается устранения двух основных причин дорожно-транспортных происшествий, которые были указаны выше, были организованы субрегиональные практикумы по наращиванию потенциала. Практикум для участников из стран Юго-Восточной Азии прошел в Маниле в августе 2019 года, а практикум для участников из стран Северной и Центральной Азии – в Баку в октябре 2019 года.

60. Стремясь повысить информированность о вопросах безопасности дорожного движения, а также расширить и углубить понимание этих вопросов, секретариат опубликовал №89 периодического издания *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific* («Бюллетень по транспорту и связи в Азиатско-Тихоокеанском регионе»), посвященный теме «Повышение безопасности дорожного движения». Публикация включает шесть статей, освещающих различные подходы к повышению безопасности дорожного движения, которые применяются в конкретных условиях<sup>13</sup>. Секретариат также планирует опубликовать в 2020 году монографию о безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, с тем чтобы предоставить информацию о текущей ситуации в области безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, осветить глобальные и региональные инициативы по повышению безопасности дорожного движения, а также обсудить важнейшие вопросы, касающиеся безопасности дорожного движения, и сформулировать рекомендуемые меры по их решению. Кроме того, секретариат подготовил инфографики, иллюстрирующие региональные данные и тенденции в области безопасности дорожного движения, и аналитический доклад, основанный на докладах о состоянии безопасности дорожного движения в мире, которые составляет Всемирная организация здравоохранения.

---

<sup>11</sup> ST/ESCAP/2887.

<sup>12</sup> ST/ESCAP/2888.

<sup>13</sup> ST/ESCAP/SER.E/89.

61. Стремясь достичь синергического эффекта в работе по содействию государствам-членам в достижении цели Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и в выполнении задач, связанных с безопасностью дорожного движения, которые сформулированы в рамках целей в области устойчивого развития, секретариат продолжил сотрудничать с другими партнерами по процессу развития в целях повышения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

62. Комиссия является организацией – участницей Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, и секретариат руководил осуществлением проекта «Укрепление мер по обеспечению соблюдения скоростного режима на Филиппинах», а Глобальное партнерство по обеспечению безопасности дорожного движения выступало в качестве партнера-исполнителя проекта. Проект был направлен на содействие сокращению числа дорожно-транспортных происшествий, связанных с превышением скорости, и снижению степени тяжести этих ДТП на Филиппинах за счет повышения дисциплинированности участников дорожного движения. В рамках этого проекта в 2019 году был опубликован доклад-исследование на тему регулирования скоростного режима на дорогах на Филиппинах. Кроме того, в рамках инициативы по привлечению заинтересованных сторон национального уровня готовится и реализуется пакет мероприятий по вовлечению заинтересованных сторон, а также готовятся и проводятся кампании в социальных сетях, направленные на вовлечение общественности и задействование заинтересованных сторон. Действуя при дополнительной финансовой поддержке Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения, секретариат осуществляет в партнерстве с Азиатским институтом развития транспорта (Индия) и Малазийским институтом исследований в области безопасности дорожного движения 18-месячный проект по совершенствованию системы выдачи водительских удостоверений в Лаосской Народно-Демократической Республике.

63. Секретариат ЭСКАТО 19, 21 и 22 марта 2019 года организовал в Катманду, действуя в тесном сотрудничестве с секретариатом Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения и с ЕЭК, национальный практикум по укреплению потенциала в области безопасности дорожного движения. Практикум содействовал национальным заинтересованным сторонам в подготовке проекта стратегии и плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения в Непале (2020–2030 годы) в соответствии с пятью элементами Глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы.

64. Действуя в рамках усилий по решению вопроса пробелов в данных о безопасности дорожного движения, секретариат организовал в декабре 2019 года в Бангкоке второй практикум Азиатско-тихоокеанского центра мониторинга безопасности дорожного движения. Практикум был организован в сотрудничестве с Азиатским банком развития, Международной автомобильной федерацией и Международным транспортным форумом. Основной целью мероприятия являлось обсуждение вопросов развития Азиатско-тихоокеанского центра мониторинга безопасности дорожного движения и вопросов совершенствования системы управления данными о безопасности дорожного движения. До этого практикума секретариат также организовал совместно с Международным транспортным форумом совещание по вопросам поддержки

работы систем информации о безопасности дорожного движения стран Юго-Восточной Азии. Совещание состоялось в Бангкоке в июне 2019 года. В ходе мероприятия основное внимание было уделено обзору последних событий в области безопасности дорожного движения в Юго-Восточной Азии и изучению связи национальных и местных мер с глобальными инициативами и процессами.

65. Прогресс, достигнутый в этой тематической области, внес непосредственный вклад в усилия по реализации цели 3 в области устойчивого развития, в частности задачи 3.6, заключающейся в том, чтобы к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий, и цели 11, в частности задачи 11.2, заключающейся в том, чтобы к 2030 году обеспечить всеобщий доступ к безопасным, недорогим, доступным и экологически устойчивым транспортным системам.

### **III. Вопросы для рассмотрения Комитетом**

66. Комитет, возможно, пожелает провести обзор мероприятий, информация о которых содержится в настоящем документе, и дать секретариату дальнейшие указания на предмет последующих мероприятий в поддержку осуществления Региональной программы действий. Представителям также предлагается проинформировать Комитет о прогрессе и соответствующих мероприятиях на национальном и региональном уровнях, которые содействуют обеспечению устойчивой транспортной связуемости в регионе. информация о которых содержится в настоящем документе, и дать секретариату дальнейшие указания на предмет последующих мероприятий в поддержку осуществления Региональной программы действий. Представителям также предлагается проинформировать Комитет о прогрессе и соответствующих мероприятиях на национальном и региональном уровнях, которые содействуют обеспечению устойчивой транспортной связуемости в регионе.

---