

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**

Комитет по транспорту

Седьмая сессия

Бангкок и онлайн, 23–25 ноября 2022 года

Доклад Комитета по транспорту о работе его седьмой сессии**I. Вопросы, доводимые до сведения Комиссии**

1. До сведения Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) доводятся следующие решения, принятые Комитетом по транспорту:

Решение 1

Комитет по транспорту приветствует завершение работы над «Руководством по согласованию национального законодательства о мультимодальных перевозках в Азиатско-Тихоокеанском регионе», а также пересмотр Типового субрегионального соглашения по упрощению транспортных перевозок как средства рассмотрения связанных с кризисами положений в соглашениях об автомобильных перевозках.

Решение 2

Комитет по транспорту призывает к возобновлению поддержки для улучшения транспортной связуемости стран, находящихся в особой ситуации, в том числе посредством продолжения деятельности по наращиванию потенциала в области транспортной связуемости и логистики и других инициатив, таких как подготовка региональной стратегии по ускорению цифровой трансформации железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

Решение 3

Комитет по транспорту приветствует основанные на фактических данных подходы для обеспечения лучшего планирования, развития и модернизации региональной транспортной системы и, в частности, инициативу по созданию интерактивной платформы по Азиатским автомобильным дорогам, Трансазиатским железным дорогам, сухим портам и морским путям и просит членов и ассоциированных членов тесно сотрудничать с секретариатом Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана по вопросам окончательной проверки и тестирования платформы.

Решение 4

Принимая к сведению выводы Азиатско-Тихоокеанского регионального форума по обеспечению связи с глобальными цепочками поставок при помощи межрегиональных сухопутных коридоров и морских маршрутов, состоявшегося в 2022 году, Комитет по транспорту просит секретариат проследить за реализацией предложения о разработке регионального подхода к экологически устойчивым судоходным коридорам и продолжить поддержку инициатив по развитию наземных и мультимодальных транспортных коридоров в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в том числе путем изучения новых межрегиональных транспортных маршрутов и коридоров.

Решение 5

Комитет по транспорту одобряет, в принципе, проект элементов руководящих принципов для устойчивых грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ESCAP/CTR/2022/3, приложение) в качестве средства дальнейшего содействия устойчивости грузовых перевозок в регионе и просит секретариат организовать окончательную доработку руководящих принципов на основе консультаций среди членов и ассоциированных членов.

Решение 6

Комитет по транспорту приветствует создание регионального механизма сотрудничества по низкоуглеродному транспорту для сокращения выбросов парниковых газов в транспортном секторе, с опорой на Региональную программу действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы).

Решение 7

Комитет по транспорту с удовлетворением принимает к сведению Азиатско-Тихоокеанскую инициативу по электромобильности для ускорения перехода на электромобильность общественного транспорта в регионе.

Решение 8

Комитет по транспорту приветствует Региональный план действий для Азиатско-Тихоокеанского региона на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы (ESCAP/CTR/2022/5, приложение).

Решение 9

Комитет по транспорту признает работу секретариата по семи тематическим областям Региональной программы действий по устойчивому развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) и просит секретариат продолжать оказывать помощь членам и ассоциированным членам посредством аналитической работы и мероприятий по наращиванию потенциала в этих тематических областях.

II. Организация работы**A. Открытие, продолжительность и организация работы сессии**

2. Комитет провел свою седьмую сессию в Бангкоке и онлайн 23–25 ноября 2022 года. Сессию открыл Исполнительный секретарь ЭСКАТО, а

со специальными замечаниями выступил постоянный секретарь министерства транспорта Таиланда г-н Чаятан Промсорн от имени министра транспорта Таиланда.

В. Участники

3. Присутствовали представители следующих членов и ассоциированных членов ЭСКАТО: Австралии, Азербайджана, Армении, Бангладеш, Бутана, Вьетнама, Грузии, Индии, Индонезии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Камбоджи, Кирибати, Китая, Корейской Народно-Демократической Республики, Кыргызстана, Лаосской Народно-Демократической Республики, Мальдивских Островов, Монголии, Науру, Непала, Ниуэ, Пакистана, Республики Корея, Российской Федерации, Таджикистана, Таиланда, Тимора-Лешти, Тонги, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Фиджи, Филиппин, Шри-Ланки и Японии.

4. Присутствовали представители Швейцарии, Постоянный наблюдатель при ЭСКАТО.

5. Присутствовали представители следующих подразделений Секретариата и других структур Организации Объединенных Наций: Европейской экономической комиссии; Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна; Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД); Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП); и Управления Организации Объединенных Наций по обслуживанию проектов. Также присутствовал Специальный посланник по безопасности дорожного движения.

6. Присутствовали представители следующих межправительственных организаций: Азиатского банка развития (АБР); Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН); Совещания по взаимодействию и мерам доверия в Азии; Организации экономического сотрудничества; Евразийской экономической комиссии; Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам; Международного транспортного форума; Исламского банка развития; Организации сотрудничества железных дорог; Шанхайской организации сотрудничества; и Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии.

7. Присутствовали представители следующих неправительственных организаций, организаций гражданского общества и других структур: Азиатского института развития транспорта; Германского агентства по международному сотрудничеству; Международного союза по общественному транспорту; Международного координационного совета по трансъевразийским перевозкам; Международного совета по экологически чистому транспорту; Международной программы оценки состояния дорог; Международного союза автомобильного транспорта; Ассоциации «Интеллектуальные транспортные системы – Таиланд».

8. В соответствии с правилом 12 правил процедуры ЭСКАТО, бюро рассмотрело полномочия представителей государств-членов и доложило о них Комитету. Полномочия представителей 35 государств-членов оказались в порядке. Принимая во внимание доклад Комитета по проверке полномочий, представленный Генеральной Ассамблее на ее семьдесят шестой сессии, и в соответствии с резолюцией 396 (V) Ассамблеи от 14 декабря 1950 года, бюро постановило отложить любые действия в отношении полномочий представителей Мьянмы на седьмой сессии Комитета до принятия Ассамблеей решения о представительстве Мьянмы.

9. Комитет принял к сведению устный доклад бюро о полномочиях.

С. Выборы должностных лиц

10. Комитет избрал следующих должностных лиц:

| | |
|-----------------------------|--|
| Председатель: | г-жа Мин Меанви (Камбоджа) |
| Заместители Председателя | г-жа К.А. Чаминда И. Колонн (Шри-Ланка) г-н Арман Иссетов (Казахстан) |

Д. Повестка дня

11. Комитет утвердил следующую повестку дня:

1. Открытие сессии:
 - a) вступительные заявления;
 - b) выборы должностных лиц;
 - c) утверждение повестки дня.
2. Обзор реализации Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы).
3. Основные вопросы в области транспорта:
 - a) эффективные и жизнестойкие транспортно-логистические сети и мобильность в интересах обеспечения экономического роста;
 - b) экологически устойчивые транспортные системы и услуги;
 - c) безопасные и инклюзивные транспорт и мобильность.
4. Прочие вопросы.
5. Утверждение доклада Комитета о работе его седьмой сессии.

Е. Прочие мероприятия

12. К сессии Комитета были приурочены следующие круглые столы и параллельные мероприятия:

a) 23 ноября 2022 года, круглый стол высокого уровня: «Достижение связанных с транспортом целей в области устойчивого развития посредством устойчивого, инклюзивного и жизнестойкого развития транспорта в регионе», организованный ЭСКАТО;

b) 23 ноября 2022 года, параллельное мероприятие: «Устойчивая мобильность для Азиатско-Тихоокеанского региона: #RoadSafetyMatters», организованное ЭСКАТО, Специальным посланником по безопасности дорожного движения и Фондом безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций;

c) 24 ноября 2022 года, параллельное мероприятие: «Возможности и проблемы: строгие нормы выбросов транспортных средств и технология электромобилей для большегрузных автомобилей в странах АСЕАН», организованное ЭСКАТО, ЮНЕП и Международным советом по чистому транспорту;

d) 25 ноября 2022 года, параллельное мероприятие: «Совещание группы экспертов по устойчивому морскому сообщению в Тихоокеанском регионе», организованное ЭСКАТО, Тихоокеанским сообществом и ЮНКТАД;

e) 25 ноября 2022 года, параллельное мероприятие: «Устойчивый городской транспорт на основе данных в столичных регионах АСЕАН», организованное ЭСКАТО, АБР и Германским агентством по международному сотрудничеству;

f) 25 ноября 2022 года, параллельное мероприятие: «Коридор Север-Юг: возможности и вызовы», организованное Российской Федерацией.

III. Отчет о работе

13. Содержание дискуссий, состоявшихся в ходе сессии, было обобщено в отчете о работе (см. приложение II).

Приложение I

Список документов

| <i>Символ</i> | <i>Название</i> | <i>Пункт повестки дня</i> |
|--|--|---------------------------|
| <i>Документы для общего распространения</i> | | |
| ESCAP/CTR/2022/1 | Обзор реализации Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) | 2 |
| ESCAP/CTR/2022/2 | Эффективные и жизнестойкие транспортно-логистические сети и мобильность в интересах обеспечения экономического роста | 3а |
| ESCAP/CTR/2022/3 | Поощрение регионального подхода к устойчивым мультимодальным грузовым перевозкам в Азиатско-Тихоокеанском регионе | 3а |
| ESCAP/CTR/2022/4 | Экологически устойчивые транспортные системы и услуги | 3b |
| ESCAP/CTR/2022/5 | Безопасные и инклюзивные транспорт и мобильность | 3c |
| ESCAP/CTR/2022/6 | Доклад Комитета по транспорту о работе его седьмой сессии | |
| <i>Документы для ограниченного распространения</i> | | |
| ESCAP/CTR/2022/L.1 | Предварительная повестка дня | 1c |
| ESCAP/CTR/2022/L.2 | Аннотированная предварительная повестка дня | 1c |
| ESCAP/CTR/2022/L.3 | Проект доклада | 5 |
| <i>Информационные документы (только на английском языке)</i> | | |
| ESCAP/CTR/2022/INF/1 | Activities implemented under the Regional Action Programme for Sustainable Transport Development in Asia and the Pacific (2022–2026) («Мероприятия, осуществляемые в рамках Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы)») | 2 |
| <i>Информация, доступная онлайн</i> | | |
| www.unescap.org/events/2022/committee-transport-seventh-session | Информация для участников | |
| www.unescap.org/events/2022/committee-transport-seventh-session | Список участников | |
| www.unescap.org/events/2022/committee-transport-seventh-session | Ориентировочная программа | |

Приложение II

Отчет о работе

I. Введение

1. Отчет о работе охватывает резюме обсуждений, состоявшихся в ходе седьмой сессии Комитета по транспорту, и ход работы этой сессии.

II. Резюме дискуссий

A. Обзор реализации Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) (пункт 2 повестки дня)

2. На рассмотрении Комитета находились записка секретариата об обзоре хода осуществления Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) (ESCAP/CTR/2022/1), и информационный документ о мероприятиях, осуществленных в рамках Региональной программы действий (ESCAP/CTR/2022/INF/1).

3. Представители следующих членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) выступили с устными заявлениями или представили письменные заявления: Индии, Китая, Мальдивских Островов, Российской Федерации, Таиланда, Узбекистана, Шри-Ланки и Японии.

4. Обсуждения по пункту 2 повестки дня опирались на результаты работы круглого стола высокого уровня по достижению связанных с транспортом целей в области устойчивого развития на основе устойчивого, инклюзивного и жизнестойкого развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, на котором выступили следующие докладчики: заместитель министра Министерства цифрового развития и транспорта Азербайджана г-н Рахман Гумматов; Государственный секретарь Министерства общественных работ и транспорта Камбоджи, г-н Ленг Тхун Ютхеа; Директор по транспорту Министерства коммерции, торговли, туризма и транспорта Фиджи, г-жа Фаранисесе Кинивувай; государственный министр Министерства транспорта и гражданской авиации Мальдив, г-н Зухаир Ахмед; Специальный посланник по безопасности дорожного движения, г-н Жан Тодт; Генеральный секретарь Международного союза автомобильного транспорта, г-н Умберто де Претто; и Генеральный секретарь Международного транспортного форума, г-н Янг Тхе Ким.

5. Комитет признал различные мероприятия, осуществляемые в поддержку семи тематических областей Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) как секретариатом, так и членами и ассоциированными членами.

6. Комитет подчеркнул необходимость устойчивого, стабильного и всеохватного восстановления транспортного сектора после пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19) и других недавних событий. В связи с этим Комитет подтвердил важность регионального транспортного сотрудничества и сослался на конкретные инициативы по взаимодействию в сфере устойчивых грузовых перевозок и транспортной связуемости, направленные на обеспечение эффективности и жизнестойкости цепочек поставок.

7. Комитет вновь подтвердил свою поддержку развитию региональной транспортной сети и счел необходимым активизировать усилия по дальнейшему укреплению регионального и межрегионального транспортного сообщения, в частности, в отношении Межправительственных соглашений по сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и «сухих портов», а также с учетом потребностей стран, находящихся в особой ситуации. В этой связи Комитет поддержал дальнейшую гармонизацию технических стандартов в необходимых случаях; совершенствование правовых рамок; ускорение темпов цифровизации и электронного обмена данными; и другие соответствующие меры. Кроме того, он выразил поддержку продолжению обмена передовым опытом с платформами обмена знаниями, обеспечивающими рост региональной связности.

8. Комитет подчеркнул необходимость создания энергоэффективных и экологически устойчивых систем городского общественного транспорта. В этом контексте Комитет был проинформирован о различных инициативах членов, включая инновационные способы: строительства систем метрополитена и обеспечения мультимодального сообщения между общественным городским транспортом и железнодорожными станциями; проектирования систем метрополитена; развития услуг мобильности и систем скоростного общественного транспорта с учетом спроса; внедрения электрической мобильности; и содействия развитию немоторизованных видов транспорта.

9. Комитет подчеркнул необходимость развития линий скоростного общественного транспорта, пригородных линий, железнодорожного сообщения с аэропортами и подъездных путей для стимулирования использования систем общественного транспорта и снижения перегруженности дорог.

10. Комитет вновь подтвердил важную роль цифровизации на транспорте для достижения целей в области устойчивого развития. В этом контексте Комитет отметил усилия членов по переходу к экологически устойчивым, безопасным и «умным» транспортным системам. Такие начинания включали использование инновационных технологий и интеллектуальных транспортных систем в Шри-Ланке; установку устройств Глобальной системы определения местоположения в автобусах и грузовых автомобилях в Таиланде; использование информационной системы для поездов в режиме реального времени в Индии; использование больших данных для анализа объема перевозок, таких как информация о позиционировании и «мобильность как услуга» в Японии; и поддержку услуг по райдхейлингу в Китае.

11. Комитет признал важность развития устойчивого транспорта и содействия региональному сотрудничеству для решения региональных проблем, имеющих социальные, экономические и экологические аспекты. Он также признал наличие различных проблем, связанных с осуществлением этой задачи, главным образом, отсутствие институционального потенциала.

12. Комитет был проинформирован о различных программах, принятых членами для ускорения развития низкоуглеродного транспорта, включая переход на электромобили и переход к устойчивому грузовому транспорту в Китае и Таиланде; разработку дорожной карты для перехода на электромобили и плана действий по достижению определяемых на национальном уровне вкладов в транспортном секторе для Таиланда; и продолжающееся исследование, направленное на расширение перехода к устойчивым грузовым перевозкам в Шри-Ланке.

13. Комитет признал текущую работу в области низкоуглеродного транспорта, включая переход на электромобильность, и цифровых преобразований.

14. Комитет вновь подчеркнул важное значение безопасности дорожного движения и выделил подход безопасной системы в качестве основополагающего принципа для повышения безопасности дорожного движения и снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий.

15. Комитет был проинформирован о различных инициативах, предпринятых членами в соответствии с ключевыми областями глобального и регионального планов. Они включали следующее: разработку национальных планов действий по обеспечению безопасности дорожного движения; создание систем управления данными о безопасности дорожного движения для обеспечения разработки политики на основе фактических данных; проведение аудитов безопасности дорожного движения для повышения стандартов безопасности национальных автомагистралей; установку барьеров с резиновыми щитками и резиновых указательных столбов для улучшения видимости для водителей и снижения тяжести дорожно-транспортных происшествий; развитие безопасной дорожной инфраструктуры; проведение мероприятий по повышению осведомленности об экономических и социальных последствиях безопасности дорожного движения; программу обучения безопасному поведению для детей; и усиление контроля за водителями общественного транспорта и за выполнением правил скоростного режима и технического осмотра транспортных средств.

16. Комитет принял к сведению совместное субрегиональное и межрегиональное сотрудничество в области безопасности дорожного движения, включая транспортное партнерство между Японией и Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии по обмену передовым опытом в области систем водительских удостоверений; и программу безопасности дорожного движения Узбекистана.

17. Комитет подчеркнул, что транспорт может сыграть важную роль в обеспечении инклюзивности в Азиатско-Тихоокеанском регионе и что существующие транспортные системы необходимо быстро трансформировать с тем, чтобы обеспечить доступ к услугам и рынкам для всех пользователей и укрепить социальное равенство. В этой связи Комитет отметил, что социальную составляющую развития устойчивого транспорта необходимо укреплять посредством регионального сотрудничества и интеграции.

18. Комитет принял к сведению различные инициативы членов по развитию инклюзивного транспорта и мобильности, включая инициативу по обеспечению безбарьерной и беспрепятственной мобильности для уязвимых групп населения, включая пожилых людей, особенно в отношении общественного транспорта и услуг по райдхейлингу. Также была подчеркнута важность обмена знаниями в области инклюзивного транспорта, например, безбарьерного общественного транспорта.

19. Комитет с признательностью отметил мероприятия по техническому сотрудничеству, финансируемые правительствами Китая, Республики Корея и Российской Федерации, а также Фондом безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций, которые внесли вклад в осуществление Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы).

В. Основные вопросы в области транспорта: эффективные и жизнестойкие транспортно-логистические сети и мобильность в интересах обеспечения экономического роста (пункт 3а) повести дня)

20. Комитету были представлены записки секретариата об эффективных и жизнестойких транспортно-логистических сетях и мобильности в интересах

экономического роста (ESCAP/CTR/2022/2) и о поощрении регионального подхода к устойчивым мультимодальным грузовым перевозкам в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ESCAP/CTR/2022/3).

21. Представители следующих членов ЭСКАТО выступили с устными заявлениями или представили письменные заявления: Бангладеш, Индии, Ирана (Исламской Республики), Китая, Лаосской Народно-Демократической Республики, Монголии, Республики Корея, Российской Федерации, Таджикистана, Таиланда и Шри-Ланки.

22. С заявлением также выступил представитель Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна.

23. Заявление также сделал представитель Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам.

24. С заявлениями также выступили представители следующих неправительственных организаций, организаций гражданского общества и других субъектов: Азиатского института развития транспорта; и Международного союза автомобильного транспорта.

25. Комитет отметил, что инфраструктурная связуемость сети Азиатских автомобильных дорог постоянно улучшается благодаря недавним и текущим национальным инициативам, направленным на повышение качества маршрутов и строительство недостающих участков. Комитет также отметил, что члены придают первоочередное значение укреплению операционной связуемости в рамках этой сети, в том числе путем заключения двусторонних и региональных соглашений об автомобильных перевозках, и что члены признают, что упорядочение технических стандартов и укрепление регионального сотрудничества способны дополнительно повысить региональную связуемость.

26. Подчеркивая важность развития железнодорожного транспорта для повышения устойчивости транспортного сообщения в регионе, Комитет был проинформирован о различных текущих инициативах членов: цифровизации железнодорожных операций и процессов; создании электронного обмена данными между железными дорогами и контролирующими органами для эффективного пересечения границ; строительстве новой трансграничной железной дороги; разработке комплексных генеральных планов по железным дорогам; обновлении и дублировании железнодорожных путей для увеличения пропускной способности железнодорожных сетей; модернизации железнодорожной инфраструктуры с целью снижения оперативных расходов; изменении колеи и открытии большего количества пограничных железнодорожных станций для бесперебойного регионального железнодорожного сообщения; использовании электронных пломб для упрощения транзитных железнодорожных перевозок; строительстве сети высокоскоростных железных дорог; и развитии железнодорожных терминалов и логистических центров для обработки грузов.

27. Комитет отметил инициативы стран транзита по упрощению транзитных железнодорожных перевозок для стран, не имеющих выхода к морю, и приветствовал введение в эксплуатацию железной дороги между Китаем и Лаосской Народно-Демократической Республикой, которая может обеспечить связуемость сухопутными транспортными маршрутами для второй из двух стран и открыть новые возможности для Юго-Восточной Азии и других субрегионов.

28. Комитет также признал необходимость повышения эффективности международных железнодорожных перевозок и укрепления потенциала членов в области развития железных дорог и стратегий цифровизации.

29. Один из представителей подчеркнул важную роль, которую играют товарные поезда, курсирующие между Азией и Европой, в деле поддержания региональных и глобальных цепей снабжения, которые прочно утвердили международные железные дороги в качестве надежного и устойчивого средства перевозки товаров между двумя континентами.

30. Подтверждая важность электронного обмена информацией для упрощения формальностей при пересечении границ по железной дороге, один из представителей отметил предложение о включении нового приложения к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог об общих принципах электронного обмена информацией между железными дорогами и между железными дорогами и службами пограничного контроля и предложил сторонам Соглашения рассмотреть вопрос о принятии этого приложения на следующем совещании Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог.

31. Комитет был проинформирован о последних событиях, касающихся «сухих портов» в регионе, включая расширение и модернизацию объектов «сухих портов», а также о политике и стратегиях, разработанных некоторыми членами для обеспечения эффективной интеграции «сухих портов» в их национальные транспортные системы. Комитет также отметил важное значение расширения сотрудничества между сторонами Межправительственного соглашения о «сухих портах» и признал сохраняющуюся необходимость в поддержке со стороны секретариата в этой области.

32. Комитет отметил роль транспортных коридоров в повышении эффективности транспортных операций на региональном и межрегиональном уровнях. Комитет был проинформирован о реализации ряда проектов, инициатив и стратегий, направленных на развитие транспортных коридоров в регионе, включая мультимодальные транспортные коридоры с использованием сочетаний наземных, внутренних водных и морских путей. Комитет призвал секретариат продолжать оказывать техническую помощь инициативам по созданию транспортных коридоров, особенно в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

33. Комитет подчеркнул роль беспрепятственной мультимодальной интеграции видов транспорта и развития обмена данными между операторами мультимодальных транспортных цепочек для поддержки эффективного перемещения людей и товаров с помощью различных видов транспорта. Комитет отметил необходимость в оказании дальнейшей поддержки, направленной на развитие мультимодальных транспортных операций в регионе посредством дальнейшего наращивания потенциала в отношении правовых рамок мультимодальных перевозок и содействия цифровизации мультимодальных операций.

34. Комитет признал важную роль морских портов и морского транспорта в деле содействия комплексной устойчивой транспортной связуемости в регионе, в том числе в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. В этом контексте Комитет принял к сведению усилия членов по развитию портов, нового морского маршрута (Северный морской путь) и судоходных внутренних водных путей, приспособленных к любым погодным условиям.

35. Подчеркнув важность систематического регионального диалога для реагирования на вызовы, с которыми сталкиваются члены в морском и портовом секторе, один представитель просил секретариат рассмотреть возможность формирования рабочей группы по морскому транспорту для поддержки мультимодальной транспортной системы путем систематического решения текущих проблем, с которыми сталкивается большинство морских стран, а также малые островные развивающиеся государства Тихого океана.

36. Комитет был проинформирован о том, что логистические расходы развивающихся стран региона остаются высокими и что сектор логистики необходимо срочно преобразовать в интегрированную, экономически эффективную, надежную, устойчивую и цифровизированную систему. Также было отмечено, что железнодорожная система является устойчивым решением для пассажирских и грузовых перевозок.

37. Комитет признал техническую поддержку, оказанную секретариатом некоторым членам при разработке национальных стратегий и политики в области устойчивых грузовых перевозок.

С. Основные вопросы в области транспорта: экологически устойчивые транспортные системы и услуги (пункт 3b) повестки дня)

38. На рассмотрении Комитета находилась записка секретариата об экологически устойчивых транспортных системах и услугах (ESCAP/CTR/2022/4).

39. Представители следующих членов ЭСКАТО выступили с устными заявлениями или представили письменные заявления: Бангладеш, Индии, Индонезии, Китая, Мальдивских Островов, Республики Корея, Российской Федерации, Таиланда, Узбекистана, Фиджи и Японии.

40. С заявлением также выступил представитель Европейской экономической комиссии.

41. С заявлением также выступил представитель Международного транспортного форума.

42. С заявлением также выступил представитель Азиатского института развития транспорта.

43. Комитет признал угрозы, которые представляет изменение климата для экономического и социального развития Азиатско-Тихоокеанского региона. Он с удовлетворением отметил усилия членов по смягчению последствий изменения климата посредством стимулирования экологически благоприятных видов транспорта и постоянные обязательства членов и ассоциированных членов по обеспечению углеродной нейтральности и достижению этой цели к 2050 году.

44. Комитет отметил важное значение международного и регионального сотрудничества для развития углеродно-нейтрального и низкоуглеродного транспорта. В связи с этим он приветствовал создание регионального механизма сотрудничества по низкоуглеродному транспорту для стимулирования «зеленых» и низкоуглеродных транспортных путей в целях создания экологически устойчивого региона. Комитет просил секретариат не прекращать обмен знаниями, оказание технической помощи и обучение по вопросам наращивания потенциала в области низкоуглеродного транспорта.

45. Комитет был проинформирован о внедрении сети электрических паромов и внутренних водных путей в качестве низкоуглеродных видов транспорта, которые образуют часть национальных планов по низкоуглеродному транспорту, а также о приоритетности декарбонизации сектора морского транспорта.

46. Комитет подчеркнул преимущества цифровых технологий, включая «умные» транспортные системы, для борьбы с изменением климата. В этом контексте Комитет был проинформирован о различных усилиях, предпринимаемых членами для решения экологических вопросов, относящихся к транспортному сектору. Эти усилия включали ускорение цифровой революции в Бангладеш; стимулирование использования интеллектуального и цифрового транспортного оборудования для развития устойчивого транспорта в Китае; и использование более чистых технологий для снижения загрязнения окружающей среды автотранспортом в Индии.

47. Комитет признал важное значение общественного транспорта как части устойчивой транспортной системы и был проинформирован о различных инициативах и национальных стратегиях, которые были реализованы для оказания поддержки переходу к экологически устойчивой транспортной системе, в частности, путем стимулирования использования электрического общественного транспорта, включая электробусы, электрический рельсовый транспорт и электрические лодки. С этой целью Российская Федерация выразила готовность к дальнейшему обмену национальным опытом и передовой практикой в области электрификации городских транспортных систем.

48. Комитет признал работу секретариата по интеграции систем городского общественного транспорта и использованию цифровых технологий, комплексной транспортной системе и мобильности. Он просил секретариат продолжать оказывать поддержку членам посредством аналитической работы и работы по наращиванию потенциала.

49. Комитет с удовлетворением отметил развитие Азиатско-Тихоокеанской инициативы по электромобильности для ускорения перехода на электромобильность общественного транспорта в регионе.

50. Комитет признал высокую потребность в инвестициях для создания низкоуглеродной транспортной инфраструктуры и услуг. Он также признал необходимость определения источников инвестиций, которые позволят со временем расширить масштабы проектов и выйти за рамки пилотной фазы инициатив в области низкоуглеродных технологий и электромобильности.

51. Комитет отметил важность финансовых стимулов для поощрения и поддержки использования электромобилей и других топливосберегающих транспортных средств в качестве экологичной альтернативы традиционным автомобилям с двигателями внутреннего сгорания, включая механизмы освобождения от налогов и снижение первоначальной стоимости регистрации транспортных средств при условии соблюдения конкретных технических требований.

52. Комитет также был проинформирован об усилиях членов в области разработки и продвижения технических стандартов и технологических инноваций для расширения использования альтернативных видов топлива, включая разработку технических стандартов для производства электромобилей; переоборудование автомобилей и использование аккумуляторных технологий для обеспечения соответствия стандартам производства и безопасности; и различных формах технологических новшеств, которые можно задействовать в дополнение к электромобилям, таких как электромобили с приводом от

топливных элементов, гибридные транспортные средства и водородные транспортные средства.

53. Комитет отметил, что в транспортном секторе необходимо выявлять новые и возобновляемые источники энергии и использовать их, чтобы идти в ногу с растущим спросом на экологически чистые виды топлива и технологии транспортных средств.

54. Комитет также приветствовал предпринятые усилия и инициативы по созданию институциональной политики и нормативно-правовой базы для стимулирования инициатив, связанных с переходом на более чистые топливные технологии. Он подчеркнул важность инвестирования в исследования и разработки для содействия переходу на экологически чистое топливо; проведения исследований и обследований в области дорожного движения и транспорта; и проведения экспериментальных проектов для поддержки «зеленых», экономически эффективных и устойчивых транспортных решений.

55. Комитет был проинформирован о ряде инициатив по повышению устойчивости систем городского общественного транспорта, включая работу электрического общественного транспорта в местных и городских условиях; использование электроскутеров, электровелосипедов и электромобилей; и замену транспортных средств на базе двигателя внутреннего сгорания более экологически благоприятными вариантами транспорта, включая развитие метрополитена, сжатого природного газа и электромобилей.

56. Комитет признал, что общественный транспорт является одним из основных прав и что существует необходимость в устойчивой городской мобильности, системах общественного транспорта и улучшении планирования того и другого.

57. Комитет также признал необходимость в совершенствовании нормативно-правовой базы и законодательства, а также в инновационных финансовых решениях для содействия переходу на экологически чистый транспорт, включая переход на электромобили.

58. Комитет был проинформирован о деятельности Рабочей группы по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды Европейской экономической комиссии в области разработки инструментов и нормативной базы, включая Дорожную карту интеллектуальной транспортной системы, для сокращения выбросов в транспортном секторе. Другие организации приветствовали создание регионального механизма сотрудничества по низкоуглеродному транспорту и поддержали Азиатско-Тихоокеанскую инициативу по электромобильности, которая будет способствовать взаимному обучению и позволит избежать ошибок. Эти же организации подчеркнули важное значение развития экологически устойчивых транспортных систем; и необходимость стимулирования низкоуглеродного транспорта и чистых технологий для достижения целей по сокращению выбросов.

D. Основные вопросы в области транспорта: безопасный и инклюзивный транспорт и мобильность (пункт 3с) повестки дня)

59. На рассмотрении Комитета находилась записка секретариата о безопасном и инклюзивном транспорте и мобильности (ESCAP/CTR/2022/5).

60. Представители следующих членов ЭСКАТО выступили с устными заявлениями или представили письменные заявления: Бангладеш, Индии,

Индонезии, Китая, Мальдивских Островов, Российской Федерации, Таиланда, Фиджи и Японии.

61. С заявлением также выступил представитель Управления Организации Объединенных Наций по обслуживанию проектов.

62. С заявлением также выступил представитель межправительственной организации Евразийская экономическая комиссия.

63. Заявления также сделали представители следующих неправительственных организаций, организаций гражданского общества и других субъектов: Азиатского института развития транспорта; и Международной программы оценки состояния дорог.

64. Комитет отметил, что инклюзивный транспорт и мобильность образуют прочную основу для экономического развития и ликвидации нищеты. В этой связи Комитет принял к сведению достижения Китая, который обеспечил услугами общественного транспорта более 540 000 деревень, что способствовало оживлению сельских районов и сокращению нищеты.

65. Комитет признал прогресс, достигнутый в деле расширения инклюзивного транспорта и мобильности в регионе, в том числе за счет совершенствования нормативных актов, направленных на повышение доступности общественного транспорта для всех групп пользователей, особенно пожилых людей, детей и инвалидов, посредством предоставления безбарьерного транспорта, субсидий и специализированных инфраструктурных услуг; решения вопросов гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин в рамках национальных стратегий развития; предоставления объектов универсального дизайна для облегчения доступа людей с особыми потребностями; проектирования пешеходных дорожек на основе гендерного анализа и планирования транспорта с учетом гендерных факторов; расширения участия женщин в экономической и культурной жизни; и принятия мер по повышению безопасности женщин и девочек путем оснащения всех общественных пассажирских транспортных средств устройствами отслеживания местоположения и кнопками экстренного вызова.

66. Подтверждая важность достижения цели второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 годов по сокращению вдвое числа смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире к 2030 году, Комитет приветствовал Региональный план действий для Азиатско-Тихоокеанского региона на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 годов, который был доработан и принят на Региональном совещании по Региональному плану на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, состоявшемся в августе 2022 года.

67. Комитет признал необходимость в принятии многовекторного подхода к решению проблемы безопасности дорожного движения. Он отметил, что различные площадки, включенные в Региональный план действий, могут сыграть важную роль в руководстве и вдохновении ключевых заинтересованных сторон для повышения безопасности дорожного движения в регионе.

68. В области управления и руководства безопасностью дорожного движения Комитет был проинформирован о разработке и осуществлении долгосрочной и всеобъемлющей концепции и стратегии безопасности дорожного движения в Японии; создании комплексной системы управления безопасностью дорожного движения в Индонезии; осуществлении Десятилетия действий по обеспечению

безопасности дорожного движения на Фиджи в 2021–2030 годах; развитии системы управления безопасностью дорожного движения в Таиланде; и амбициозной цели сокращения уровня смертности до менее чем четырех смертельных случаев на 100 000 жителей к 2030 году в Российской Федерации.

69. Комитет принял к сведению различные инициативы в области создания безопасной инфраструктуры, в том числе запланированное строительство сети автомагистралей с технологическими полосами с обеих сторон для обеспечения безопасности тихоходных транспортных средств и план повышения стандартов безопасности межрегиональных и международных автомагистралей в Таиланде, а также улучшение опасных участков дороги и разметки на дорогах на Фиджи.

70. Комитет принял к сведению усилия членов в отношении безопасности транспортных средств, включая согласование внутренних положений по стандартам транспортных средств с положениями Организации Объединенных Наций в Таиланде; и развитие центров технического осмотра транспортных средств для обеспечения периодического осмотра транспортных средств, а также план создания центров мониторинга для систем слежения за транспортными средствами для повышения безопасности женщин и девочек, пользующихся общественным транспортом в Бангладеш.

71. Комитет был проинформирован о различных инициативах и использовании технологий для повышения безопасности дорожного движения и снижения показателей превышения скорости. Такие инициативы включают повышение осведомленности и образовательную программу для молодежи на Фиджи, в Индонезии, Российской Федерации и Таиланде; укрепление правоприменения и соблюдения правил и норм дорожного движения на Фиджи, в Японии, Российской Федерации и Таиланде; снижение скоростных ограничений в Бангладеш, Российской Федерации и Таиланде; и использование «умных» водительских удостоверений в Бангладеш.

72. Комитет также был проинформирован о создании на Фиджи Комиссии по выплате компенсаций в связи с несчастными случаями для обеспечения выплаты компенсаций пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях или их семьям в случаях гибели пострадавших, а также для обеспечения эффективного использования инновационных технологий в Российской Федерации для мониторинга и реагирования на чрезвычайные происшествия в режиме реального времени с целью оказания помощи пострадавшим после дорожно-транспортных происшествий.

73. Несмотря на неоднородность результатов, полученных членами Комитета в области повышения безопасности дорожного движения за последнее десятилетие, Комитет признал как прогресс, достигнутый рядом членов, так и различные усилия других членов в этом направлении. В этой связи Комитет приветствовал предложения правительств Китая, Японии и Российской Федерации поделиться, в соответствующих случаях, передовым опытом, применимыми технологиями и способами наращивания потенциала, которые могли бы способствовать снижению смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе.

74. Комитет принял к сведению просьбы представителей Бангладеш, Фиджи и Мальдив о технической помощи и мероприятиях по наращиванию потенциала и направил их в секретариат. В связи с этим он обратился к секретариату с просьбой оказать членам и ассоциированным членам помощь, на основе мероприятий по наращиванию потенциала, в деле повышения безопасности дорожного движения на национальном уровне в соответствии с Региональным планом действий для

Азиатско-Тихоокеанского региона на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2021–2030 годы.

75. Комитет принял к сведению роль Управления Организации Объединенных Наций по обслуживанию проектов в деле повышения безопасности дорожного движения и реагирования после дорожно-транспортных происшествий. Он также принял к сведению различные мероприятия, осуществляемые организациями по повышению безопасности дорожного движения и направленные на проведение исследований в области безопасности дорожного движения; проведение тренингов и семинаров по вопросам наращивания потенциала; оценку дорог по методике «звездного рейтинга»; и инвестирование в регулирование скоростного режима и более безопасную инфраструктуру.

Е. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)

76. Заместитель председателя сделал от имени бюро устное заявление о полномочиях. Комитет принял к сведению устный доклад бюро о полномочиях.

Ф. Утверждение доклада Комитета о работе его седьмой сессии (пункт 5 повестки дня)

77. Комитет утвердил доклад о работе своей седьмой сессии 25 ноября 2022 года.
