Организация Объединенных Наций ESCAP/CTR(8)/9

Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
29 November 2024
Russian
Original: English

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

Восьмая сессия
Бангкок 5–7 ноября 2024 года

Доклад Комитета по транспорту о работе его восьмой сессии

I. Вопросы, доводимые до сведения Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана

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

Решение 1

Комитет по транспорту, рассмотрев ход осуществления Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы), отмечает прогресс, достигнутый в ее осуществлении, и настоятельно призывает государства-члены – с привлечением соответствующих заинтересованных сторон и партнеров – расширить масштабы сотрудничества и завершить ее осуществление к концу 2026 года, в соответствии с национальными приоритетами и сообразно обстоятельствам.

Решение 2

Комитет по транспорту, приняв к сведению итоги четвертой Международной конференции по малым островным развивающимся государствам и в свете подготовки к предстоящей третьей Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, призывает активизировать взаимодействие в интересах удовлетворения потребностей в плане связуемости, имеющихся у наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств Азиатско-Тихоокеанского региона. В этой связи Комитет предлагает членам и ассоциированным членам при поддержке соответствующих партнеров рассмотреть возможность принятия дополнительных мер и определения новых условий сотрудничества для облегчения доступа этих стран на международные рынки, принимая к сведению

Просьба отправить на вторичную переработку

меры, рекомендованные участниками регионального диалога по вопросам устойчивой морской связуемости в 2024 году, и призывает их поддерживать бесперебойную связуемость для всех, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю.

Решение 3

Комитет по транспорту приветствует постоянные усилия членов и ассоциированных членов по укреплению инфраструктуры и операционной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе и принимает к сведению новые поправки к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственному соглашению о «сухих портах», включая новое приложение к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог об общих принципах электронного обмена информацией между железными дорогами, а также между железными дорогами и контрольными органами. Комитет отмечает принятие Рабочей группой по сети Трансазиатских железных дорог Стратегии-2030 по ускорению цифровой трансформации железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Комитет также просит секретариат предпринимать дальнейшие усилия на основе взаимодействия, с тем чтобы создавать благоприятные условия для региональной и межрегиональной транспортной связуемости и устойчивости в рамках имеющихся мандатов и ресурсов.

Решение 4

Комитет по транспорту принимает к сведению ключевые элементы региональной «дорожной карты» по поддержке регионального сотрудничества в интересах более широкого внедрения устойчивых «умных» транспортных систем в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которую государства-члены могут пожелать использовать на добровольной основе для внедрения «умных» транспортных систем, и просит секретариат оказывать в рамках имеющихся мандатов и ресурсов помощь заинтересованным государствам-членам по их запросу и при поддержке соответствующих партнеров, сообразно обстоятельствам, в разработке и реализации их директивных планов и стратегий в области «умного» транспорта при необходимости.

Решение 5

Комитет по транспорту отмечает прогресс, достигнутый в области низкоуглеродной мобильности и логистики и призывает членов и ассоциированных членов – с привлечением соответствующих заинтересованных сторон и партнеров, сообразно обстоятельствам – продолжать поддерживать проекты по переходу к низкоуглеродной мобильности и логистике в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в частности для решения проблемы уязвимости малых островных развивающихся государств региона.

Решение 6

Комитет по транспорту отмечает усилия государств-членов по осуществлению политики в области городского транспорта, повышающей безопасность дорожного движения и отражающей принцип социальной инклюзии. Кроме того, он призывает государства-члены поощрять инновации в

городских транспортных системах городов Азиатско-Тихоокеанского региона и обмениваться информацией и методами работы, принимая к сведению руководящие принципы, которые разрабатываются секретариатом в качестве ориентира.

Решение 7

Комитет по транспорту отмечает мероприятия, осуществленные в рамках Регионального плана действий для Азиатско-Тихоокеанского региона на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), признает роль Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в деле поддержки достижений в области безопасности дорожного движения в регионе посредством ориентированных на спрос целевых проектов технической помощи и настоятельно призывает государства-члены продолжать и наращивать усилия по поощрению и повышению безопасности дорожного движения в регионе.

Решение 8

Комитет по транспорту просит секретариат инициировать процесс консультаций, сообразно обстоятельствам и в рамках имеющихся ресурсов, как в очном режиме, так и в режиме онлайн, с членами и ассоциированными членами и с привлечением соответствующих заинтересованных сторон с целью разработки проекта следующего этапа Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, который должен быть рассмотрен на пятой Конференции министров по транспорту в 2026 году, на основе итогов осуществления Региональной программы действий и на основе резолюции 78/148 Генеральной Ассамблеи, в которой десятилетний период, начинающийся 1 января 2026 года, был провозглашен Десятилетием Организации Объединенных Наций, посвященным устойчивому транспорту.

II. Организация работы

A. Открытие, продолжительность и организация работы сессии

2. Комитет провел свою восьмую сессию в Бангкоке с 5 по 7 ноября 2024 года. Сессию открыла Исполнительный секретарь Комиссии, и со вступительными замечаниями выступили Постоянный секретарь Министерства транспорта Таиланда г-н Чаятан Промсорн и Специальный посланник Генерального секретаря по безопасности дорожного движения.

B. Участники

3. В работе сессии приняли участие представители следующих государств-членов: Австралии, Азербайджана, Армении, Бангладеш, Вьетнама, Индии, Индонезии, Ирана (Исламская Республика), Казахстана, Камбоджи, Китая, Корейской Народно-Демократической Республики, Кыргызстана, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Мальдивских Островов, Монголии, Непала, Пакистана, Республики Кореи, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Таиланда, Тимора-Лешти, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Фиджи, Филиппин, Франции, Шри-Ланки и Японии.

4. В работе сессии приняли участие представители следующих постоянных наблюдателей: Германии, Мексики и Швейцарии. В работе сессии также приняли участие представители Святого Престола, наблюдателя при Организации Объединенных Наций.

5. В работе сессии приняли участие представители следующих подразделений Секретариата и других структур Организации Объединенных Наций: Европейской экономической комиссии, секретариата Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения, Программы развития Организации Объединенных Наций, Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде и Всемирной организации здравоохранения.

6. В работе сессии приняли участие представители следующих межправительственных организаций: Азиатского банка развития, Азиатского банка инфраструктурных инвестиций, Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам и Международного транспортного форума.

7. В работе сессии приняли участие представители следующих неправительственных организаций, организаций гражданского общества и других структур: Азиатского института развития транспорта; Института просвещения по вопросам дорожного движения; Международной федерации экспедиторских ассоциаций; Международного комитета по техническому осмотру автотранспортных средств; Партнерства за рациональный, низкоуглеродный транспорт; Ассоциации «Интеллектуальные транспортные системы – Таиланд»; Таиландской международной ассоциации экспедиторов; и Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта.

8. В соответствии с правилом 12 правил процедуры Комиссии Бюро рассмотрело полномочия представителей государств-членов и доложило о них Комитету. Полномочия представителей 34 государств-членов были признаны действительными. Принимая во внимание доклад Комитета по проверке полномочий, представленный Генеральной Ассамблее на ее семьдесят восьмой сессии[1], и в соответствии с резолюцией 396 (V) Ассамблеи от 14 декабря 1950 года, Бюро постановило отложить любые действия в отношении полномочий представителей Мьянмы на восьмой сессии Комитета до принятия Ассамблеей решения о представительстве Мьянмы.

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

[1] A/78/605.

C. Выборы должностных лиц

10. Комитетом были избраны следующие должностные лица:

Председатель:	г-н Абдул Латхиф Мохамед (Мальдивские Острова)
Заместители Председателя:	г-жа Е.А.С. Виджаянтхи Эдирисингхе (Шри-Ланка) г-н Файяз Муршид Кази (Бангладеш)

D. Повестка дня

11. Комитет утвердил следующую повестку дня:

1. Открытие сессии:
   a) вступительные обращения;
   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. Подготовка к пятой Конференции министров по транспорту и следующему этапу Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе.
5. Прочие вопросы.
6. Утверждение доклада Комитета по транспорту о работе его восьмой сессии.

E. Прочие мероприятия

12. К сессии Комитета были приурочены следующие параллельные мероприятия:

a) 5 ноября 2024 года: параллельное мероприятие под названием «“Умная” мобильность в АСЕАН: возможности и трудности в контексте Повестки дня на период до 2030 года», организованное секретариатом, Министерством земель, инфраструктуры и транспорта Республики Корея и Представительством Республики Корея при Ассоциации государств Юго-Восточной Азии;

b) 5 ноября 2024 года: специальное мероприятие под названием «Повышение безопасности двухколесных транспортных средств: спасение жизней уязвимых участников дорожного движения», организованное секретариатом, посольством Франции в Таиланде, Институтом исследований современной Юго-Восточной Азии и секретариатом Специального посланника Генерального секретаря по безопасности дорожного движения;

c) 6 ноября 2024 года: параллельное мероприятие под названием «Переход к электрической мобильности в общественном транспорте: совместные рамочные документы и механизмы финансирования», организованное секретариатом, Китайским центром глобальных инноваций и знаний в области устойчивого транспорта и посольством Бангладеш в Таиланде;

d) 7 ноября 2024 года: параллельное мероприятие под названием «Содействие развитию устойчивой сети портов для Азиатско-Тихоокеанского региона», организованное секретариатом, администрацией порта Пусан, Корейским институтом морского транспорта и Министерством морского и рыбного хозяйства Республики Корея;

e) 7 ноября 2024 года: параллельное мероприятие под названием «Связуемость, устойчивость и жизнестойкость грузового транспорта в Юго-Восточной Азии, Северной и Центральной Азии», организованное секретариатом и Международным транспортным форумом;

f) 7 ноября 2024 года: параллельное мероприятие под названием «Круглый стол партнеров по процессу развития: повышение результативности помощи в целях развития на следующее десятилетие», организованное секретариатом.

III. Отчет о работе

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

Приложение I

Перечень документов

Условное обозначение документа	*Название документа*	*Пункт повестки дня*
Документы для общего распространения		
ESCAP/CTR(8)/1	Предварительная повестка дня	1c
ESCAP/CTR(8)/1/Add.1	Аннотированная предварительная повестка дня	1c
ESCAP/CTR(8)/2	Обзор реализации Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы)	2
ESCAP/CTR(8)/3	Сухопутная и морская транспортная связуемость и логистика в рамках Азиатско-Тихоокеанского региона и между регионами	3a
ESCAP/CTR(8)/4	Обзор региональной «дорожной карты» по поддержке регионального сотрудничества в интересах более широкого внедрения устойчивых «умных» транспортных систем в Азиатско-Тихоокеанском регионе	3b
ESCAP/CTR(8)/5	Изменения в области низкоуглеродной мобильности и логистики	3b
ESCAP/CTR(8)/6	Руководящие принципы расширения социальной инклюзии и инноваций в городских транспортных системах городов Азиатско-Тихоокеанского региона	3c
ESCAP/CTR(8)/7	Изменения в области безопасности дорожного движения	3c
ESCAP/CTR(8)/8	Подготовка к пятой Конференции министров по транспорту и следующему этапу Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе	4
ESCAP/CTR(8)/9	Доклад Комитета по транспорту о работе его восьмой сессии	
Документы для ограниченного распространения		
ESCAP/CTR(8)/L.1	Проект доклада	6

Примечание: информация для участников, список участников и предварительная программа доступны по ссылке www.unescap.org/events/2024/committee-transport-eighth-session.

Приложение II

Отчет о работе

I. Введение

1. Отчет о работе охватывает резюме дискуссий, состоявшихся в ходе восьмой 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 находилась записка секретариата об обзоре реализации Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) (ESCAP/CTR(8)/2).

3. С заявлениями выступили представители следующих государств-членов: Азербайджана, Армении, Бангладеш, Индонезии, Китая, Республики Корея, Российской Федерации, Таиланда, Фиджи и Японии.

4. Комитет отметил прогресс, достигнутый в осуществлении Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы), отметив необходимость обеспечения адекватного, гибкого и адаптивного финансирования для наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств.

5. Комитет рассмотрел ключевую роль транспортной связуемости в стимулировании экономического роста и торговых потоков, а также в укреплении региональной интеграции. Многие государства-члены рассказали о своих усилиях по реализации Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственного соглашения о «сухих портах», с уделением должного внимания цифровизации и низкоуглеродным мерам в отношении грузовых перевозок как морским, так и наземным транспортом.

6. Комитет был проинформирован о важности модернизации портовой и морской инфраструктуры, включая развитие мегапортов, для торговли и интеграции глобальных производственно-сбытовых цепочек и морской связуемости. Он был проинформирован о соответствующих инициативах, включая использование Северного морского пути, о котором упомянуло одно государство-член, создание Тихоокеанского партнерства по «голубому» судоходству и внедрение онлайновой портовой системы с целью повышения безопасности, устойчивости и эффективности морской связуемости в регионе.

7. Комитет обсудил роль цифровизации в обеспечении развития устойчивого транспорта, сославшись на примеры использования «умных» и цифровых транспортных технологий для повышения эффективности логистики, такие как

цифровизированная таможня; системы цифровых коридоров; электронные сертификаты для упрощения процедур трансграничных морских перевозок; мониторинг движения в режиме реального времени; и системы «умных» билетов. Комитет также обсудил использование интеллектуальных транспортных систем для улучшения транспортного потока, повышения безопасности, оптимизации транспортных операций и дальнейшего изучения возможности использования электронной системы взимания платы за пользование дорогами. Некоторые представители отметили внедрение и интеграцию новых и новейших технологий для цифровизации транспорта, таких как большие данные, блокчейн, автономный транспорт и искусственный интеллект.

8. При обсуждении необходимости дальнейшей декарбонизации транспортного сектора Комитет был проинформирован о нескольких инициативах в области электромобильности, включая содействие развитию электрических транспортных средств и инфраструктуры, в частности внедрение электрических транспортных средств в парки общественного транспорта. Была также подчеркнута необходимость снижения зависимости от ископаемого топлива за счет интеграции экологически чистой энергии или использования альтернативных видов топлива, а один представитель подчеркнул необходимость инвестиций для перехода к низкоуглеродному транспорту. Другой представитель отметил стремительные инновации, которые все еще происходят в экологически чистых транспортных технологиях, и необходимость учета эволюции всей цепочки создания стоимости для массового внедрения.

9. Комитет отметил необходимость улучшения городского транспорта, в том числе путем уделения приоритетного внимания решениям в области городской мобильности, касающимся общественного, немоторизованного и устойчивого транспорта, и внедрения систем скоростного общественного транспорта и легкорельсового транспорта. Индекс устойчивого городского транспорта, разработанный секретариатом в качестве добровольного инструмента оценки, был упомянут одним представителем в качестве полезного инструмента для оценки работы городского транспорта и выявления областей, требующих улучшения.

10. Комитет отметил, что безопасность дорожного движения остается важной проблемой для региона. Некоторые представители обозначили области, в которых их национальная транспортная политика согласуется с Региональным планом действий для Азиатско-Тихоокеанского региона на второе Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы), и свои соответствующих усилия по приданию дополнительного импульса сотрудничеству в соответствующих областях. Комитет был проинформирован о различных инициативах, предпринятых государствами-членами для повышения безопасности дорожного движения, включая: a) работу, направленную на укрепление их потенциала в том, что касается внедрения стандартов Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения; b) приоритизацию безопасных вариантов транспорта; c) внедрение систем цифровых коридоров, которые оптимизируют безопасность; d) запуск кампаний по безопасности дорожного движения; e) улучшение безопасной дорожной инфраструктуры; f) усиление мер по обеспечению соблюдения правил дорожного движения для снижения количества дорожно-транспортных происшествий и смертельных случаев; и g) реализацию проектов по обеспечению безопасного и надежного транспорта. Кроме того, Комитет принял к сведению просьбу одного

представителя в адрес секретариата об оказании технической помощи в целях повышения безопасности дорожного движения.

11. Некоторые представители вновь заявили, что развитие инклюзивного транспорта является важной частью устойчивого транспорта, отметив меры по обеспечению безопасности, инклюзивности и всеобщей доступности транспортных систем, а один представитель особо отметил варианты транспорта, предназначенные только для женщин, и зарезервированные места для людей с инвалидностью.

B. Основные вопросы в области транспорта (пункт 3 повестки дня)

Эффективные и жизнестойкие транспортно-логистические сети и мобильность в интересах обеспечения экономического роста (пункт 3a повестки дня)

12. На рассмотрении Комитета находилась записка секретариата о сухопутной и морской транспортной связуемости и логистике в рамках Азиатско-Тихоокеанского региона и между регионами (ESCAP/CTR(8)/3).

13. С заявлениями выступили представители следующих государств-членов: Азербайджана, Армении, Бангладеш, Индии, Индонезии, Ирана (Исламской Республики), Казахстана, Китая, Лаосской Народно-Демократической Республики, Монголии, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Таиланда, Турции, Узбекистана, Фиджи и Японии.

14. С заявлением также выступил представитель межправительственной организации «Международный транспортный форум».

15. С заявлениями также выступили представители следующих неправительственных организаций, организаций гражданского общества и других структур: Международной федерации экспедиторских ассоциаций и Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта.

16. Комитет отметил роль сухопутной транспортной связуемости, реализуемую через посредство сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог, обе из которых вносят вклад в экономическое сотрудничество и интеграцию в регионе. Несколько представителей подчеркнули, что инфраструктурная связуемость в рамках сетей была улучшена благодаря недавним и текущим национальным инициативам, направленным на строительство новых дорог и железнодорожных линий, повышение качества маршрутов и завершение строительства недостающих звеньев. В этой связи один из представителей подчеркнул, что, поскольку опасные природные явления ежегодно наносят значительный ущерб транспортным системам во всем мире, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, необходимы постоянные совместные усилия для повышения жизнестойкости транспортной инфраструктуры.

17. Несколько представителей заявили, что их внимание сосредоточено на улучшении операционной связуемости в рамках сети Азиатских автомобильных дорог, в том числе с помощью двусторонних или субрегиональных соглашений

об автомобильных перевозках, а также путем присоединения к международным конвенциям, связанным с транспортом.

18. Несколько представителей подтвердили важность сети Трансазиатских железных дорог в деле поощрения устойчивой транспортной связуемости и рассказали о своих инициативах по расширению международных железнодорожных перевозок, в том числе посредством развития трансграничного железнодорожного сообщения; введения в действие железнодорожных мультимодальных коридоров; электрификации железнодорожной инфраструктуры, подвижного состава и систем сигнализации; строительства сети высокоскоростных железных дорог; модернизации железнодорожного сообщения; развития инфраструктуры транзитных перевозок; и строительства интермодальных терминалов и «сухих портов».

19. Один представитель подтвердил важность недавно принятого приложения к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог, посвященного общим принципам электронного обмена информацией между железными дорогами, а также между железными дорогами и контрольными органами, для повышения эффективности работы железнодорожных пограничных переходов в рамках сети Трансазиатских железных дорог, и настоятельно призвал договаривающиеся стороны Соглашения представить документ о присоединении, с тем чтобы новое приложение могло вступить в силу.

20. Некоторые представители отметили роль, которую цифровизация транспортных процессов играет в повышении их эффективности, безопасности и жизнестойкости, сославшись на принятие Рабочей группой по сети Трансазиатских железных дорог на ее восьмой сессии Стратегии-2030 по ускорению цифровой трансформации железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также на Московскую декларацию по ускорению цифровой трансформации железнодорожного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Несколько представителей обратились к секретариату с просьбой проводить дальнейшую работу, включая наращивание потенциала, по углублению цифровизации железнодорожного транспорта в целях повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта в регионе.

21. Комитет был проинформирован о последних достижениях, касающихся «сухих портов» в регионе, которые помогли облегчить перевалку грузов с одного вида транспорта на другой, что повысило эффективность грузовых перевозок и способствовало развитию торговли в регионе. Он отметил инициативы по расширению и модернизации мощностей «сухих портов» и планы по их интеграции в мультимодальные транспортные коридоры.

22. Комитет принял к сведению прогресс, достигнутый во внедрении и реализации цифровых технологий для повышения эффективности транспортно-логистических систем, особенно в том, что касается развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а также во внедрении цифровых решений для упрощения процедур пересечения границ и автономных дорожных транспортных средств. Отметив работу секретариата по кибербезопасности железнодорожного транспорта, один представитель призвал секретариат активизировать работу в области кибербезопасности транспорта, в том числе путем поощрения стран к учету этих проблем при разработке, планировании и эксплуатации транспортных систем.

23. Комитет был проинформирован о развитии новых транспортных коридоров, включая транспортные коридоры, соединяющие различные субрегионы Азиатско-Тихоокеанского региона как автомобильными трассами, так и железнодорожными путями. Он отметил прогресс, достигнутый в продолжении реализации мер по упрощению процедур перевозок для сокращения «узких мест» на транспортных маршрутах, включая изучение способов принятия следующих мер: a) создания новой международной системы автотранспортного страхования (известной как карточная система); и b) дальнейшего развития мультимодальных транспортных маршрутов и дальнейшей интеграции различных видов транспорта для оптимизации перемещения товаров и снижения общих транспортных издержек. Признавая важность транспортных коридоров, в том числе для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, несколько представителей обратились к секретариату с просьбой провести исследования, в том числе в области передовой практики в интересах эффективного функционирования международных мультимодальных транспортных коридоров.

24. Несколько представителей заявили, что интеллектуальные транспортные системы и цифровые разработки способны повысить эффективность и жизнестойкость транспортно-логистических сетей, способствуя тем самым улучшению связуемости, в то время как один представитель отметил риски в плане безопасности, которые они также могут создавать для критически важной инфраструктуры.

25. Один представитель призвал Комитет использовать Десятилетие Организации Объединенных Наций, посвященное устойчивому транспорту, и предстоящее подведение итогов, касающихся определяемых на национальном уровне вкладов, которое состоится на тридцатой сессии Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, для того чтобы укрепить связь между повестками дня в области климата и в области связуемости/транспорта, отметив важность надежных и доступных данных в деле поддержки принятия решений в области транспортных систем.

26. Комитет был проинформирован об усилиях ряда государств-членов по развитию портов в контексте мультимодальных транспортных маршрутов, мультимодальных логистических центров и инициатив по обеспечению бесперебойной связуемости. Ряд представителей признали ценность регионального диалога по вопросам устойчивой морской связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, направленного на укрепление сотрудничества и партнерств в секторе морского транспорта и на содействие созданию сетей «зеленых» судоходных коридоров и устойчивых портов в целях декарбонизации в секторе морского транспорта.

27. Комитет признал роль многосторонних и региональных учреждений в содействии региональному и международному сотрудничеству, а также интеграции других заинтересованных сторон в целях стимулирования действий в области климата и устойчивого транспорта. Один представитель высказался в поддержку продвижения низкоуглеродных логистических решений, включая развитие устойчивых портов, и призвал секретариат продолжать свои усилия по декарбонизации судоходства, а некоторые представители подчеркнули роль Международной морской организации в области морского транспорта, а также осветили ряд мероприятий под ее эгидой.

28. В этой связи Комитет был проинформирован о текущих усилиях Международной федерации экспедиторских ассоциаций, Международного транспортного форума и Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта, направленных на содействие эффективным и жизнестойким грузовым перевозкам путем поддержки основанной на фактических данных политики, что способствует развитию экологически чистого внутреннего водного транспорта и частно-государственного сотрудничества в деле содействия цифровизации и мультимодальным перевозкам.

Экологически устойчивые транспортные системы и услуги (пункт 3b повестки дня)

29. На рассмотрении Комитета находились записка секретариата об обзоре региональной «дорожной карты» по поддержке регионального сотрудничества в интересах более широкого внедрения устойчивых «умных» транспортных систем в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ESCAP/CTR(8)/4) и записка секретариата об изменениях в области низкоуглеродной мобильности и логистики (ESCAP/CTR(8)/5).

30. С заявлениями выступили представители следующих государств-членов: Азербайджана, Вьетнама, Индии, Индонезии, Казахстана, Китая, Мальдивских Островов, Непала, Республики Корея, Российской Федерации, Соединенного Королевства, Таиланда, Турции, Фиджи и Японии.

31. С заявлением также выступил представитель Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде.

32. С заявлениями также выступили представители следующих неправительственных организаций, организаций гражданского общества и других структур: Азиатского института развития транспорта; Международной федерации экспедиторских ассоциаций; и Партнерства за рациональный, низкоуглеродный транспорт.

33. Комитет был проинформирован о различных инициативах и проектах, реализуемых в государствах-членах для улучшения систем общественного транспорта; поощрения электромобильности; внедрения парков электрических автобусов; внедрения норм выбросов; перехода на транспорт, работающий на возобновляемых источниках энергии, включая использование водорода, биотоплива и солнечной энергии; развития «зеленых» транспортных коридоров; электрификации железнодорожных линий; и развития инфраструктуры для активной мобильности, включая велошеринг, с целью повышения эффективности, устойчивости и доступности городской мобильности и сокращения выбросов парниковых газов в результате транспортных операций.

34. Комитет признал угрозы, создаваемые изменением климата для экономического и социального развития Азиатско-Тихоокеанского региона, и отметил приверженность государств-членов делу смягчения последствий изменения климата путем содействия развитию устойчивого транспорта, а также сохранения обязательств по достижению целевых показателей углеродной нейтральности, включая те, которые содержатся в Парижском соглашении.

35. Комитет отметил взаимосвязь между транспортом и изменением климата. Он призвал государства-члены сформулировать для следующего раунда

определяемых на национальном уровне вкладов более амбициозные и достижимые цели и целевые показатели по сокращению выбросов на транспорте, увязанные с целями Парижского соглашения и национальным экономическим контекстом, чтобы ускорить путь к углеродной нейтральности в транспортном секторе. Один представитель подчеркнул важность использования данных и основанного на фактических данных анализа для разработки способов декарбонизации, а другой представитель отметил, что общественность должна сыграть важнейшую роль во внедрении устойчивых методов в повседневную жизнь. Один представитель признал потенциал Десятилетия Организации Объединенных Наций, посвященного устойчивому транспорту, с точки зрения придания дополнительного импульса усилиям в этом направлении, активизации действий и согласованности усилий в этой области.

36. Комитет подчеркнул важность внедрения, в том числе на морском транспорте, альтернативных видов топлива, таких как биодизель, водород, метан и сжиженный природный газ; гибридных транспортных средств; и электромобильности. Один представитель подчеркнул, что к этим вариантам необходимо подходить прагматично, учитывая, что инновации продолжаются стремительными темпами, в то время как в отношении каждой из этих новых технологий сохраняются многочисленные проблемы, а каждая страна или регион сталкиваются с уникальным набором проблем или особенностей, которые трудно преодолеть.

37. Один представитель признал роль механизма регионального сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта в развитии низкоуглеродных транспорта и логистики при одновременном содействии расширению регионального сотрудничества и выполнении функций ценного консультативного форума.

38. При обсуждении дополнительного сотрудничества в интересах поддержки Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) несколько представителей признали необходимость партнерств, в том числе с международными организациями и поставщиками технологий, для ускорения развития низкоуглеродного транспорта.

39. Комитет был проинформирован о различных усилиях, предпринимаемых в государствах-членах для использования «умных» транспортных технологий, а именно: a) внедрении систем безостановочного сбора платы за проезд по автомагистралям, электронных платежных систем, «умных» подключенных транспортных средств, а также интеллектуального управления и обслуживания в городах; b) снижении уровня загрязнения окружающей среды транспортом и стимулировании экономического роста с помощью использования инновационных технологий; c) создании организации, уполномоченной следить за «умной» мобильностью, и запуске Форума новаторов в области мобильности; d) внедрении транспортных карт для систем безналичной оплаты проезда, а также цифровых платформ и мобильных приложений в общественном транспорте; e) развертывании интеллектуальных транспортных систем, мобильности как услуги и интеллектуальных станций пятого поколения (5G); и f) таких технологиях, как большие данные, искусственный интеллект и блокчейн. Комитет был также проинформирован об инициативах некоторых государств-членов, направленных на оказание помощи в целях развития тихоокеанским малым островным развивающимся государствам в интересах достижения ими

«умной мобильности» и на оказание помощи в области наращивания потенциала странам Юго-Восточной Азии для достижения ими «умной мобильности», с тем чтобы поддержать более широкое внедрение устойчивых «умных» транспортных систем. В этой связи один из представителей признал положительную роль, которую региональная «дорожная карта» по поддержке регионального сотрудничества в интересах более широкого внедрения устойчивых «умных» транспортных систем в Азиатско-Тихоокеанском регионе играет в повышении уровня цифровизации транспортных систем.

40. Некоторые государства-члены отметили, что внедрение электрических транспортных средств, в частности в общественном транспорте, является приоритетной задачей с точки зрения сокращения выбросов, и обратили внимание на проблему обеспечения при этом переходе возобновляемых источников энергии в поддержку национальных целей в области возобновляемых источников энергии.

41. Комитет был проинформирован о важности повышения эффективности электрифицированной и расширенной железнодорожной сети с целью увеличения доли пассажирских и грузовых перевозок и стимулирования перехода от автомобильного к железнодорожному и водному транспорту на средних и дальних расстояниях.

42. Комитет был проинформирован о роли портовой и морской устойчивости в сокращении выбросов, включая развитие «зеленых» судоходных коридоров и судов с нулевым уровнем выбросов для поддержки морских маршрутов и портов, характеризующихся низким уровнем выбросов. Отмечая настоятельную необходимость сокращения выбросов углерода в транспортном секторе, Комитет был также проинформирован о важности внедрения различных стратегий и мер по декарбонизации, включая «зеленые» судоходные коридоры, инновационные инициативы по повышению энергоэффективности, использование низкоуглеродных и альтернативных видов топлива, использование береговых источников электроснабжения, транспортных систем, питающихся от возобновляемых источников энергии, транспортных средств с нулевым уровнем выбросов, а также двухтопливных и электрических двигателей.

43. Комитет подчеркнул важность сотрудничества и партнерства между государствами-членами, включая малые островные развивающиеся государства, при разработке программ помощи в области устойчивого транспорта и совместных программ.

44. Комитет отметил важность различных усилий, направленных на поддержку перехода к устойчивому транспорту. Представители отметили усилия, связанные с созданием «зеленых» коридоров в рамках систем логистики и грузоперевозок, в которых приоритет отдается эффективным, экологичным операциям за счет оптимизации маршрутов и сокращения времени ожидания на таможне. Один представитель подчеркнул, что немоторизованным вариантам транспорта следует отдавать приоритет, например посредством дальнейшего развития пешеходной и велосипедной инфраструктуры, а еще один представитель подчеркнул изменение во взглядах на планирование мобильности.

45. Комитет отметил готовность государств-членов делиться своими знаниями и опытом в области инноваций, тем самым способствуя развитию политики в области низкоуглеродной мобильности и логистики, транспортных средств с

нулевым уровнем выбросов и информационно-коммуникационных технологий в целях содействия устойчивости транспортного сектора, признавая при этом сохраняющиеся проблемы и риски.

46. Один представитель проинформировал Комитет о последствиях недавних беспрецедентных дождей и наводнений для инфраструктуры и услуг общественного транспорта и обратился с просьбой о технической поддержке в области новейших технологий и практики планирования и развития устойчивых к изменению климата дорожной инфраструктуры и систем городского общественного транспорта. Представитель также попросил помощи в проведении обследования домохозяйств по тематике общественного транспорта, чтобы определить, какие виды общественного транспорта предпочитают пользователи, и помощи в оценке доли различных видов транспорта для планирования систем общественного транспорта на основе фактических данных.

Безопасные и инклюзивные транспорт и мобильность (пункт 3c повестки дня)

47. Комитету были представлены записка секретариата, содержащая руководящие принципы расширения социальной инклюзии и инноваций в городских транспортных системах городов Азиатско-Тихоокеанского региона (ESCAP/CTR(8)/6), и записка секретариата об изменениях в области безопасности дорожного движения (ESCAP/CTR(8)/7).

48. С заявлениями выступили представители следующих государств-членов: Азербайджана, Индии, Индонезии, Китая, Казахстана, Непала, Российской Федерации, Таиланда, Фиджи и Японии.

49. С заявлением также выступил представитель Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде.

50. С заявлениями также выступили представители следующих неправительственных организаций, организаций гражданского общества и других структур: Азиатского института развития транспорта и Международной федерации экспедиторских ассоциаций.

51. Комитет принял к сведению инициативы, политику и программы, уделяющие приоритетное внимание использованию инклюзивного транспорта для стимулирования положительного социального воздействия, в том числе путем применения принципов универсального дизайна для обеспечения большей доступности для людей с инвалидностью, а также учету гендерных аспектов в рамках инклюзивного транспорта, например, повышению безопасности женщин в общественном транспорте. Комитет отметил необходимость расширения партнерств и сотрудничества в деле совершенствования инклюзивного транспорта в регионе. В этой связи один представитель признал роль руководящих принципов расширения социальной инклюзии и инноваций в городских транспортных системах городов Азиатско-Тихоокеанского региона и выразил признательность секретариату за разработку этих руководящих принципов.

52. Комитет подчеркнул, что смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий вызывают серьезную обеспокоенность, и вновь заявил о необходимости решения странами Азиатско-Тихоокеанского региона этой проблемы с учетом Глобального плана осуществления второго Десятилетия

действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы) и 12 добровольных целевых показателей эффективности деятельности в области безопасности дорожного движения. Комитет отметил усилия государств-членов по повышению безопасности дорожного движения и прогресс, достигнутый в снижении смертности и травматизма в результате ДТП в регионе. Один представитель выразил признательность секретариату за его работу, связанную с повышением безопасности дорожного движения.

53. Комитет отметил усилия, предпринятые государствами-членами в различных областях. В том, что касается области управления и руководства безопасностью дорожного движения, Комитет был проинформирован об амбициозных целях по снижению смертности и травматизма в результате ДТП, поставленных в ряде государств-членов, и был проинформирован об их текущих усилиях по разработке планов, стратегий и программ в области безопасности дорожного движения.

54. Комитет был проинформирован о различных инициативах по созданию безопасной инфраструктуры, включая программы по выявлению и устранению участков дороги повышенной опасности, оценке и модернизации дорожной инфраструктуры, строительству объектов придорожного сервиса, внедрению аудита безопасности дорог и улучшению технического обслуживания дорог.

55. Комитет признал усилия государств-членов по обеспечению соответствия правовым документам Организации Объединенных Наций, касающимся безопасности дорожного движения, включая приведение национальных правил безопасности транспортных средств в соответствие со стандартами Организации Объединенных Наций. Такие стандарты включают в себя правила, касающиеся освещения и сигнализации мотоциклов, задней противоподкатной защиты и боковых защитных устройств для повышения безопасности транспортных средств. Комитет также признал усилия, предпринимаемые государствами-членами в отношении текущих инициатив, направленных на ратификацию конвенций Организации Объединенных Наций, касающихся безопасности дорожного движения.

56. Кроме того, Комитет был проинформирован о следующем: a) обеспечении соблюдения соответствующих правил, законов и положений, касающихся дорожного движения; b) изменении правил дорожного движения для персональных транспортных средств; c) обязательной регистрации мопедов и требованиях о наличии водительских прав для их водителей; d) правилах нанесения дорожной разметки, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения в Индонезии; e) усилении мер по снижению числа случаев вождения в нетрезвом виде; и f) усилении общего контроля за соблюдением правил дорожного движения. Комитет отметил вовлеченность и взаимодействие государств-членов в рамках соответствующих многосторонних форумов по разработке международных стандартов безопасности дорожного движения.

57. Комитет принял к сведению проведение в государствах-членах различных кампаний и учебных инициатив, направленных на повышение осведомленности и расширение возможностей участников дорожного движения, в том числе: a) улучшение подготовки кандидатов на получение водительских прав, включающей восприятие опасности и новую систему вычитания баллов, а также пробный онлайн-экзамен на получение водительских прав; b) проведение национальной кампании, посвященной неделе безопасности дорожного

движения, направленной на обучение граждан по вопросам безопасного транспорта и формирование устойчивой культуры безопасности; c) кампании по обеспечению общественной безопасности; d) образовательные программы для молодых водителей и образовательные программы по безопасности пешеходов; e) кампании в рамках недели безопасности дорожного движения и кампании против употребления алкоголя за рулем; и f) создание и совершенствование механизма подготовки персонала по управлению дорожным движением.

58. Комитет отметил преимущества цифровых технологий в повышении безопасности дорожного движения. В этом контексте Комитет был проинформирован о различных инициативах, предпринятых государствами-членами, включая: a) использование «умных» систем управления дорожным движением и цифровых систем мониторинга в крупных городах для повышения эффективности управления безопасностью в режиме реального времени; b) применение интеллектуальных технологий и интеграцию новых технологий, таких как автономное вождение, большие данные, искусственный интеллект и 5G, для повышения безопасности дорожного движения; c) использование интеллектуальных транспортных систем для совершенствования общественного транспорта; d) использование автоматических камер для мониторинга нарушений правил дорожного движения на городских дорогах; e) использование интеллектуальных транспортных систем для управления дорожным движением и автоматизированных информационных систем для реагирования на чрезвычайные ситуации; и f) использование автоматизированных систем обеспечения соблюдения ограничений скорости, «умных» пешеходных переходов, которые регулируют сигналы светофора в зависимости от поведения участников дорожного движения, и интегрированной базы данных, содержащей информацию о нарушениях правил дорожного движения.

59. Комитет принял к сведению просьбы некоторых представителей об оказании технической помощи и проведении мероприятий по наращиванию потенциала. Комитет обратился к секретариату с просьбой помочь членам и ассоциированным членам путем предоставления технической помощи и мероприятий по наращиванию потенциала в деле повышения безопасности дорожного движения на национальном уровне для достижения цели второго Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021–2030 годы).

60. Комитет признал важность партнерств в деле повышения безопасности дорожного движения и принял к сведению приверженность ряда государств-членов следующему: a) повышению эффективности партнерств и обмена передовой практикой ; b) укреплению сотрудничества со странами региона в целях содействия развитию безопасного и инклюзивного транспорта; c) обеспечению наращивания потенциала государственных служащих в области безопасности дорожного движения; и d) продолжению оказания поддержки в рамках проектов технической помощи.

61. Комитет был проинформирован о роли Международной федерации экспедиторских ассоциаций в поощрении практики безопасных перевозок и формировании культуры подотчетности в транспортном секторе, в том числе с помощью цифровой стратегии, а также о различных инициативах, направленных на повышение безопасности дорожного движения, осуществляемых Азиатским институтом развития транспорта. Комитет также был проинформирован о значительных различиях в характеристиках автомобильного транспорта между

высокоразвитыми и менее развитыми странами, в том числе в отношении стандартов универсального дизайна, современности и пригодности транспортных средств к эксплуатации на дорогах.

C. Подготовка к пятой Конференции министров по транспорту и следующему этапу Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (пункт 4 повестки дня)

62. На рассмотрении Комитета находилась записка секретариата о подготовке к пятой Конференции министров по транспорту и следующему этапу Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ESCAP/CTR(8)/8).

63. С заявлениями выступили представители следующих членов: Китая, Российской Федерации и Фиджи.

64. Комитет принял к сведению предстоящую подготовку к пятой Конференции министров по транспорту и следующему этапу Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и подчеркнул важность консультативного процесса, особенно для определения целевых и инклюзивных мер на следующем этапе Региональной программы действий, которые учитывают конкретные потребности малых островных развивающихся государств. Некоторые представители поделились своим мнением о подготовке к следующему этапу Региональной программы действий, подчеркнув необходимость как преемственности, так и инноваций, принимая при этом во внимание уроки, извлеченные из оценки текущего этапа Региональной программы действий, и рекомендуемые области для улучшения по итогам этой оценки. Один представитель настоятельно призвал все государства-члены, заинтересованные стороны и партнеров поддержать перспективный, жизнестойкий и устойчивый подход к развитию транспорта, который согласуется с Десятилетием Организации Объединенных Наций, посвященным устойчивому транспорту, и укрепляет региональное взаимодействие.

D. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)

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

66. Представитель Азербайджана отметил неизменную приверженность его правительства преобразованию своего транспортного сектора с помощью инновационных проектов и «умных» технологий. Он проинформировал Комитет о том, что Азербайджан примет у себя – в Баку – двадцать девятую сессию Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, что свидетельствует о приверженности страны устойчивости, отметив, что эта конвенция предоставит неоценимую возможность для продвижения хода дискуссий по вопросам устойчивой мобильности и действий в области климата.

67. Представитель Казахстана проинформировал Комитет о заинтересованности его правительства в принятии у себя пятой Конференции министров по транспорту в 2026 году.

E. Утверждение доклада Комитета по транспорту о работе его восьмой сессии (пункт 6 повестки дня)

68. 7 ноября 2024 года Комитет утвердил доклад о работе своей восьмой сессии.