



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта****Двадцать девятая сессия**

Женева, 5–7 сентября 2016 года

Пункт 11 а) предварительной повестки дня

**Обзор ситуации на транспорте, тенденций
и экономики транспорта в регионе ЕЭК –
тенденции и экономика транспорта в 2016–2017 годах:
достижение целей в области устойчивого развития
на основе устойчивого развития транспорта****Тенденции и экономика транспорта в 2016–2017 годах:
достижение целей в области устойчивого развития
на основе устойчивого развития транспорта****Записка секретариата****I. Мандат**

1. В ходе своей двадцать четвертой сессии (Женева, 6 и 7 сентября 2011 года) Рабочая группа приняла решение о преобразовании доклада с обзором ситуации на транспорте в странах – членах Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) и намечающихся тенденций в области развития в ежегодную публикацию по тенденциям и экономике транспорта в регионе ЕЭК (ECE/TRANS/WP.5/50, пункт 32). Комитет по внутреннему транспорту на своей семьдесят четвертой сессии (Женева, 28 февраля – 1 марта 2012 года) принял к сведению решение Рабочей группы (ECE/TRANS/224, пункт 20).

2. В настоящем документе предлагается следующая тема в контексте тенденций и экономики транспорта в 2016–2017 годах: «Достижение целей в области устойчивого развития на основе устойчивого развития транспорта».



II. Цели в области устойчивого развития (ЦУР) и их значение для транспорта

3. Рамочная система ЦУР охватывает три аспекта устойчивого развития: экономический, социальный и экологический. В течение последующих 15 лет эта система будет стимулировать усилия всех стран в областях, имеющих первостепенное значение для человечества. Речь идет о людях, планете, процветании, мире и партнерстве.

4. Единственными секторами инфраструктуры, представленными отдельными ЦУР, являются водные и энергетические ресурсы. Вместе с тем во многих ЦУР, включая цели, касающиеся энергетики, а также продовольственной безопасности, здравоохранения, инфраструктуры в целом, городского развития и изменения климата, учитывается и транспорт. Учет транспорта в ЦУР – во многих случаях напрямую через вспомогательные целевые показатели – подчеркивает его важность в качестве одного из ключевых секторов, «катализатора» достижений в других секторах. Ведь в некоторых случаях наибольшая выгода от действий, предпринимаемых в сфере транспорта, заметна только в других секторах. Например, самым значительным результатом капиталовложений в безопасность транспортных средств и дорожного движения станет улучшение здоровья человека и экономических условий, что не имеет непосредственного отношения к транспорту. Таким образом, широкое экономическое и социальное воздействие усилий, предпринимаемых в сфере транспорта, требует системного осмысления в контексте определения и отслеживания «устойчивого транспорта» с точки зрения ЦУР.

5. 5 из 169 задач рамочной системы ЦУР напрямую связаны с транспортным сектором:

а) задача 3.6: к 2020 году вдвое сократить число случаев смерти и травм в мире в результате дорожно-транспортных происшествий;

б) задача 7.3: к 2030 году удвоить глобальные темпы повышения энергоэффективности;

в) задача 9.1: развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, в том числе региональную и трансграничную, в целях поддержки экономического развития и благосостояния людей с уделением особого внимания обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех;

г) задача 11.2: к 2030 году предоставить всем доступ к безопасным, приемлемым по цене, доступным и устойчивым транспортным системам, повысив безопасность дорожного движения, в частности путем расширения сети общественного транспорта, с уделением при этом особого внимания нуждам людей, находящихся в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц;

е) задача 12.с: рационализировать неэффективные субсидии на ископаемые виды топлива, поощряющие расточительное потребление, посредством устранения нарушений рыночных механизмов в соответствии с национальными условиями, в том числе путем реструктуризации системы налогообложения и постепенной отмены этих пагубных субсидий там, где они существуют, в целях учета их негативных последствий для окружающей среды, и при этом в полной мере принимать во внимание конкретные потребности и условия развивающихся стран и сводить к минимуму возможное отрицательное воздействие на их

развитие таким образом, чтобы были защищены бедные слои населения и затрагиваемые общины.

6. Вместе с тем транспорт служит также одним из ключевых катализаторов выполнения таких целевых задач других секторов, как продуктивность сельского хозяйства (задача 2.1), загрязнение воздуха (3.9), доступ к безопасной питьевой воде (6.1), устойчивые города (11.6), сокращение потерь продовольствия (12.3), а также адаптация к изменению климата и смягчение его последствий (13.1).

7. Сейчас, после постановки целей и задач на последующие 15 лет, на первый план выходит вопрос о контрольных показателях для измерения прогресса. Контрольные показатели станут основным инструментом, используемым всеми заинтересованными сторонами для измерения и оценки прогресса на пути к выполнению конкретной задачи. В настоящее время транспортному сообществу следует сосредоточить усилия на разработке и стимулировании контрольных показателей в области транспорта, которые будут наиболее эффективны для получения экономических, социальных и экологических выгод.

8. Если контрольный показатель доступа к транспорту в сельской местности (доля сельского населения, проживающего в пределах 2 километров от всепогодной дороги) будет принят в качестве одного из инструментов измерения достижения ЦУР по продовольственной безопасности (и выполнения связанной с ней задачи по обеспечению продуктивности сельского хозяйства), то это позволит полностью признать катализирующую роль транспортной инфраструктуры и перевозок в сельской местности.

9. Аналогичным образом использование топливной эффективности транспортного средства в качестве одного из контрольных показателей, связанных с задачей по повышению энергоэффективности, будет свидетельствовать о том, что путь к успеху в сфере энергетики проходит через транспортный сектор. Предполагается, что подготовка перечня контрольных показателей для поддержки рамочной системы ЦУР будет завершена к марту 2016 года. Таким образом, в распоряжении транспортного сообщества остается не так много времени для того, чтобы во взаимодействии со Статистической комиссией Организации Объединенных Наций, Межучрежденческой и экспертной группой по показателям достижения ЦУР и соответствующими заинтересованными сторонами вывести транспорт на первый план в повестке дня в области устойчивого развития¹.

III. Анализ актуальности транспорта для каждой из 17 ЦУР², включая вклад Отдела устойчивого транспорта ЕЭК

10. Цель 1: Повсеместно ликвидировать нищету во всех ее формах.

11. Транспорт служит одной из необходимых предпосылок инклюзивного экономического роста, сокращения масштабов нищеты, социального прогресса

¹ <http://www.worldbank.org/en/topic/transport/brief/the-next-step-for-transport-in-the-sdgs-devising-the-right-indicators-shaping-transport-sdg-impact>.

² sustainabledevelopment.un.org/content/documents/8656Analysis%20of%20transport%20un.org/content/documents/8656Analysis%20of%20transport%20relevance%20of%20SDGs.pdf.

и улучшения качества жизни в целом. Например, в Эфиопии доступ 15 деревень к всепогодным дорогам помог сократить масштабы нищеты на 6,7%³.

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 1 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

<i>Аналитическая работа</i>	<i>Укрепление потенциала</i>	<i>Нормативно-правовая работа</i>	<i>Рабочие группы</i>
• Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт	н/п	н/п	WP.5

12. Цель 2: Покончить с голодом, обеспечить продовольственную безопасность и улучшение питания и содействовать устойчивому развитию сельского хозяйства.

13. Взаимосвязь между транспортом и продовольственной безопасностью особенно заметна в контексте доступности транспорта в сельской местности⁴. Мелким фермерам, имеющим лишь незначительный излишек продовольствия, зачастую с трудом удается оплачивать перевозку своих товаров на рынок («пропадающие» урожаи). При выполнении задачи 2.3 усовершенствованная транспортная инфраструктура, эффективные логистические цепочки и доступные варианты перевозок в качестве альтернативы переносу поклажи на голове и спине повлияют на продуктивность сельского хозяйства и уровни дохода фермеров благодаря экономии времени, энергии и затрат.

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 2 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

<i>Аналитическая работа</i>	<i>Укрепление потенциала</i>	<i>Нормативно-правовая работа</i>	<i>Рабочие группы</i>
• Сопоставительный анализ затрат на строительство инфраструктуры транспорта	н/п	• Скоропортящиеся пищевые продукты (СПС)	WP.5, WP.11

14. Цель 3: Обеспечить здоровый образ жизни и содействовать благополучию для всех в любом возрасте.

15. Транспортный сектор является одним из основных источников загрязнения воздуха в городах и зачастую крупнейшим источником небольших твердых частиц (ТЧ) и выбросов NO_x, которые оказывают существенное негативное воздействие на здоровье населения. В число других загрязнителей воздуха, выбрасываемых транспортным сектором и отрицательно сказывающихся на здоровье населения, входят свинец (Pb), монооксид углерода, бензол, летучие компоненты (БТЭ) и тяжелые металлы. Существуют многочисленные транспортные стратегии, которые могут помочь в выполнении задач 3.4 и 3.9. К числу некоторых

³ siteresources.worldbank.org/INTWDRS/Resources/477365-1327599046334/WDR_00_book.pdf.

⁴ UN-Habitat/ODI (2014): Poverty and sustainable transport: How transport affects poor people with policy implications for poverty reduction. A literature review. (page 17–26)

из основных стратегий, которые могут способствовать сокращению загрязнения воздуха на 95%, относятся (пере)планировка городов таким образом, чтобы основным способом перемещения по ним был активный и общественный транспорт; и обеспечение более чистых видов топлива и соблюдение норм выбросов для транспортных средств малой и большой грузоподъемности. Из 1,24 млн. человек, ежегодно погибающих в результате дорожно-транспортных происшествий, 92% приходится на страны с низким и средним уровнем дохода. Большинство пострадавших составляют молодые люди, являющиеся кормильцами семьи, между тем как наибольшему риску гибели подвергаются такие уязвимые участники дорожного движения, как пешеходы и велосипедисты. Хорошо спланированные, комплексные транспортные сети обладают потенциалом повышения безопасности дорожного движения, например посредством планирования, нацеленного на нужды человека, либо моделирования развития, ориентированного на пешехода. Другими стратегиями, позволяющими выполнить эту задачу, служат строгое соблюдение ограничений скорости, особенно в городских районах, и такие меры по уменьшению интенсивности движения, как использование табло скоростей. В развивающихся странах одним из ключевых элементов выполнения этой задачи служат усилия по укреплению потенциала в области дорожной техники, а также по разработке и реализации стратегий дорожного движения.

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 3 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

<i>Аналитическая работа</i>	<i>Укрепление потенциала</i>	<i>Нормативно-правовая работа</i>	<i>Рабочие группы</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Выбросы из дизельных двигателей • Стратегия в области интеллектуальных транспортных систем • ОПТОСОЗ • Документы по безопасности дорожного движения 	<ul style="list-style-type: none"> • Поддержка Специального посланника по безопасности дорожного движения • Стимулирование безопасности дорожного движения • Фильмы о безопасности дорожного движения • SafeFITS • Проект Счета развития Организации Объединенных Наций по управлению безопасностью дорожного движения 	<ul style="list-style-type: none"> • Дорожные знаки и сигналы • Правила дорожного движения • Утомление водителя • Соглашения Организации Объединенных Наций в области транспортных средств • Опасные грузы • Рекомендации СГС • Кодекс ГТЕ 	WP.5, WP.1, WP.29, WP.15, WP.6, WP.24, SC.1

16. Цель 4: Обеспечить всеохватное и справедливое качественное образование и поощрять возможности обучения на протяжении всей жизни для всех.

17. Надежный, более удобный (в плане прилагаемых физических усилий) и недорогостоящий транспорт может оказать положительное влияние на доступ к формальному образованию и выполнение задач 4.2 и 4.3 с последующими

возможностями получения средств к существованию. Обеспечение равного доступа к безопасному и надежному транспорту может способствовать обеспечению для всех равных и справедливых возможностей для получения образования. Во многих районах мира по-прежнему преобладает практика записи в школу, ориентированная на учащихся мужского пола. Для выполнения задачи 4.5 необходимо разработать меры по повышению доступности учебных заведений для учащихся женского пола.

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 4 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

<i>Аналитическая работа</i>	<i>Укрепление потенциала</i>	<i>Нормативно-правовая работа</i>	<i>Рабочие группы</i>
<ul style="list-style-type: none"> Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт Устойчивая городская мобильность и общественный транспорт 	н/п	н/п	WP.5

18. Цель 5: Обеспечить гендерное равенство и расширить права и возможности всех женщин и девочек.

19. Транспорт является одним из ключевых катализаторов доступа женщин к таким возможностям, как медицинское обслуживание, учебные заведения, трудоустройство или участие в политической и социальной деятельности. Таким образом, меры по обеспечению безопасного, надежного и устойчивого транспорта могут в значительной степени способствовать улучшению образовательного уровня, производительности труда и здоровья женщин, а также поощрению гендерного равенства, иллюстрируя тем самым стратегию выполнения задач 5.5 и 5.6. Основные потребности в мобильности мужчин и женщин различаются и обусловлены характером разделения труда по гендерному признаку как в семье, так и в обществе. Поэтому крайне важно привлекать женщин к процессам исследования, планирования, принятия решений и разработки стратегий в контексте любых мер в области транспорта.

20. Цель 6: Обеспечить наличие и рациональное использование водных ресурсов и санитарии для всех.

21. На фоне задач 6.1 и 6.2 обеспечение надежных, недорогостоящих и эффективных перевозок и транспортной инфраструктуры может улучшить физический доступ к объектам водоснабжения и санитарии, особенно в сельских районах. Транспорт помогает уменьшить в подобных районах бремя доступа к услугам водоснабжения и санитарии, особенно для женщин и девочек. Безопасное перемещение (например, в условиях хорошо освещенных улиц) может еще в большей степени расширить доступ женщин к водным ресурсам и санитарии.

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 6 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

<i>Аналитическая работа</i>	<i>Укрепление потенциала</i>	<i>Нормативно-правовая работа</i>	<i>Рабочие группы</i>
<ul style="list-style-type: none"> Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт Устойчивая городская мобильность и общественный транспорт 	н/п	н/п	WP.5

22. Цель 7: Обеспечить доступ к недорогостоящей, надежной, устойчивой и современной энергии для всех.

23. На транспорт приходится приблизительно 25% мирового энергопотребления и около 61% всей используемой ежегодно нефти. Автомобилизация до сих пор характеризуется активной динамикой в развивающихся странах, где основным видом транспорта служит ежедневно используемый частный автомобиль, что приводит к расширению объема автомобильного движения, увеличению потребления топлива и выбросов загрязняющих веществ. К 2030 году во многих развивающихся странах ВВП на душу населения возрастет и в некоторых из них автомобильный парк удвоится. Для достижения цели 7 экономическое развитие должно быть отделено от энергопотребления и выброса загрязняющих веществ. Для повышения эффективности потребления топлива на транспорте могут предприниматься действия различных видов, например улучшение дорожных условий, поставка высококачественного топлива, стимулирование экологического вождения, более совершенные транспортные технологии, включая поощрение использования электромобилей, и повсеместное усовершенствование систем городского транспорта. К примеру, внедрение передовых средств генерирования солнечной энергии и станций для зарядки двухколесных транспортных средств, функционирующих на электротяге, может обеспечить устойчивое развитие транспорта в городских и сельских районах, особенно при наличии доступа к электричеству.

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 7 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

<i>Аналитическая работа</i>	<i>Укрепление потенциала</i>	<i>Нормативно-правовая работа</i>	<i>Рабочие группы</i>
<ul style="list-style-type: none"> Выбросы из дизельных двигателей 	<ul style="list-style-type: none"> Стимулирование применения правил в области транспортных средств Периодические технические осмотры 	<ul style="list-style-type: none"> Интермодальные перевозки и логистика Соглашения Организации Объединенных Наций в области транспортных средств 	WP.5 , WP.29,WP.24

24. Цель 8: Содействовать неуклонному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех.

25. Качественный уровень и стоимость перевозок служат одними из основных факторов, оказывающих воздействие на экономический рост, способность деловых кругов к конкуренции, перемещение грузов и индивидуальную производительность. Эффективные перевозки (транспортная деятельность, логистическая цепочка, сокращение торговых барьеров) имеют основополагающее значение для повышения эффективности экономики, в частности развивающихся стран; следовательно, они служат одним из жизненно важных элементов выполнения задачи 8.2. Более совершенные варианты общественного и немоторизованного транспорта, а также управление спросом на перевозки/механизмы ценообразования способствуют устранению заторов и активизации экономического роста в условиях города. Заторы движения являются тяжелым бременем для экономики из-за затрат времени при медленном движении транспорта, потери топлива и увеличения объема выбросов (до 10% в Лиме, Перу).

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 8 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

<i>Аналитическая работа</i>	<i>Укрепление потенциала</i>	<i>Нормативно-правовая работа</i>	<i>Рабочие группы</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Взаимное признание удостоверений судоводителя • Работа экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки 	<ul style="list-style-type: none"> • Согласование профессиональных требований во внутреннем судоходстве 	<ul style="list-style-type: none"> • Работа экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) • Свод практических правил по загрузке контейнеров 	WP.24, SC.3, SC.1

26. Цель 9: Создать прочную инфраструктуру, обеспечить устойчивую индустриализацию и нововведения.

27. В деле достижения устойчивой индустриализации решающая роль отводится трансграничным соединениям и транспортным коридорам, позволяющим учитывать территориально-пространственные факторы, характерные для экономических центров, и укреплять связи между ними. Надежная и жизнеспособная транспортная инфраструктура служит одним из основных элементов устойчивой цепочки поставок, так как дестабилизация глобальных, интеррегиональных, национальных и местных торговых путей может отрицательно сказаться на развитии в силу возможного повышения транспортных затрат и задержки в доставке товаров. Надежные же перевозки могут повысить социально-экономическую устойчивость, а также способствовать удовлетворению потребностей в обеспечении безопасности и ликвидации аварийных ситуаций. Серьезная дестабилизация транспортной инфраструктуры может оказать катастрофическое воздействие на способность общества, деловых кругов и экономики оправиться от случившейся трагедии. Важная роль транспортных сетей до и после эвакуации в такой ситуации становится совершенно очевидной и может способствовать спасению жизни человека.

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 9 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

<i>Аналитическая работа</i>	<i>Укрепление потенциала</i>	<i>Нормативно-правовая работа</i>	<i>Рабочие группы</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Стратегия в области ИТС • Документы по упрощению пересечения границ • Адаптация к изменению климата 	<ul style="list-style-type: none"> • Финансирование транспортной инфраструктуры • Проекты ТЕА и ТЕЖ, а также ЕАТС • Упрощение пересечения границ 	<ul style="list-style-type: none"> • Упрощение пересечения границ (МДП, Конвенция о согласовании и т.д.) • Соглашения в области инфраструктуры (СМА, СМЖЛ и т.д.) • Соглашения Организации Объединенных Наций в области транспортных средств 	WP.30, SC.3, SC.1, SC.2, WP.5, WP.29, WP.24, WP.6

28. Цель 10: Уменьшить неравенство внутри стран и между ними.

29. Экономический рост и социальное развитие в значительной степени связаны с улучшением доступа людей и товаров (посредством перевозок) к основным элементам экономической системы и другим возможностям. Устойчивые перевозки могут способствовать повышению их доступности в том случае, если процесс планирования будет основываться на принципах интеграции и равенства. Неадекватная транспортная инфраструктура остается одной из главных причин существования нищеты, а также неравенства между странами, регионами и городами. В частности, бедные и наиболее уязвимые из них страдают от непропорционально серьезных негативных последствий существования транспортных систем, характеризующихся наличием плохих дорог и неэффективностью общественного транспорта, а также эксплуатацией небезопасных транспортных средств наряду с отсутствием оптимальной инфраструктуры для перемещения пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов. Это негативно отражается также на доступе к рынкам, услугам и еще больше закрепляет неравенство.

30. Цель 11: Обеспечить открытость, безопасность, жизнестойкость и устойчивость городов и населенных пунктов.

31. Транспорт обеспечивает доступ к услугам, товарам и другие возможности. Планирование компактных городов может способствовать снижению потребности в перевозках. В сочетании со всеобъемлющей и эффективной системой общественного транспорта, предусматривающей более привлекательные и безопасные варианты активной мобильности, а именно ходьбу пешком и езду на велосипеде, комплексное землепользование и транспортное планирование могут улучшить доступность транспортной инфраструктуры и содействовать обеспечению экологической устойчивости. Для обеспечения открытости городов крайне важное значение имеют ценовая доступность транспорта для малоимущих слоев городского населения, а также обеспечение физического доступа к перевозкам для всех, в том числе для инвалидов, женщин, пожилых лиц и других уязвимых групп населения. Известно, что женщины при перемещении по городу могут подвергаться насилию и агрессии. Кроме того, их потребности

при передвижении отличаются от потребностей мужчин. Для обеспечения открытости городов женщинам необходимо в большей степени привлекать к решению вопросов планирования и реализации незапланированных оперативных мер на транспорте.

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 11 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

<i>Аналитическая работа</i>	<i>Укрепление потенциала</i>	<i>Нормативно-правовая работа</i>	<i>Рабочие группы</i>
<ul style="list-style-type: none"> Устойчивая городская мобильность и общественный транспорт Стратегия в области ИТС Транспорт в интересах устойчивого развития: внутренний транспорт 	<ul style="list-style-type: none"> Городская мобильность и общественный транспорт ForFITS SafeFITS ОПТОСОЗ 	<ul style="list-style-type: none"> Соглашения Организации Объединенных Наций в области транспортных средств Конвенции по опасным грузам (ДОПОГ, ВОПОГ и т.д.) Рекомендации СГС Конвенции Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения 	WP.15, WP.29, WP.1, SC.1, SC.2, WP.24, WP.5

32. Цель 12: Обеспечить устойчивые модели производства и потребления

33. Применение экологических технологий и процессов на транспорте и в логистике послужит одним из ключевых элементов комплексных стратегий обеспечения более устойчивых способов потребления и производства товаров и услуг в масштабах всей экономики. Нехватка надежных транспортных услуг в сельской местности неоднократно указывалась в качестве фактора, в силу которого продовольственные культуры вообще не попадали на рынок, а фермеры воздерживались от расширения производства продуктов питания для их сбыта на рынке. В других случаях на низкое качество транспортных услуг возлагалась вина за потери продукции, происходившие при ее перевозке для реализации на рынке.

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 12 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

<i>Аналитическая работа</i>	<i>Укрепление потенциала</i>	<i>Нормативно-правовая работа</i>	<i>Рабочие группы</i>
<ul style="list-style-type: none"> Проекты ТЕА и ТЕЖ, а также ЕАТС Дорожная карта СПС Документы по упрощению пересечения границ 	<ul style="list-style-type: none"> Транспортные коридоры в Европе – Азии Стимулирование применения правил в области транспортных средств 	<ul style="list-style-type: none"> Соглашения Организации Объединенных Наций в области транспортных средств Конвенции по опасным грузам (ДОПОГ, ВОПОГ и т.д.) 	WP.15, WP.29, WP.1, WP.11, WP.30, WP.5

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 12 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

Аналитическая работа Укрепление потенциала Нормативно-правовая работа Рабочие группы

- Рекомендации СГС
- Конвенции Организации Объединенных Наций по вопросам безопасности дорожного движения
- Скоропортящиеся пищевые продукты

34. Цель 13: Принять срочные меры по борьбе с изменением климата и его последствиями.

35. Устойчивые транспортные решения имеют существенный потенциал смягчения и крайне важны для выполнения цели относительно двух градусов Цельсия в контексте сведения к минимуму вредных последствий изменения климата. За период с 1970 года объем выбросов ПГ на транспорте более чем удвоился, причем он растет более быстрыми темпами, чем в случае любого другого сектора конечного использования энергии. Некоторые из газов, связанных с транспортной деятельностью, способствуют также разрушению стратосферного озонового слоя, который естественным образом защищает поверхность земли от ультрафиолетового излучения. На изменение климата, помимо растущей опасности стимулирования преждевременной смерти, влияют также короткоживущие загрязняющие вещества, в частности сажистый углерод, содержащийся в выбросах из дизельных двигателей. Должны быть также приняты первостепенные меры по адаптации или повышению прочности транспортной инфраструктуры и услуг. Устойчивые к различным видам воздействия транспортные услуги и инфраструктура позволяют бороться с последствиями изменения климата, обеспечивая, в частности, готовность к негативному воздействию, защиту от него, реагирование на него и ликвидацию его последствий.

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 13 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

Аналитическая работа Укрепление потенциала Нормативно-правовая работа Рабочие группы

- | | | | |
|--|---|--|---------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптация к ним | <ul style="list-style-type: none"> • FoRFITS • Проект внедорожной подвижной техники | <ul style="list-style-type: none"> • Соглашения Организации Объединенных Наций в области транспортных средств | <p>WP.29, WP.24, WP.5</p> |
|--|---|--|---------------------------|

36. Цель 14: Сохранять и рационально использовать океаны, моря и морские ресурсы в интересах устойчивого развития.

37. Морской транспорт служит основой международной торговли и мировой экономики. Согласно ЮНКТАД⁵, около 80% глобальной торговли по объему и

⁵ Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

более 70% глобальной торговли в стоимостном выражении приходится на морские перевозки и обрабатывается в портах всего мира. Эти показатели еще выше в случае большинства развивающихся стран. При всей необходимости этой транспортной деятельности для эффективного функционирования мировой экономики она является также одним из источников загрязнения. Слив балластной воды, вмешательство в живую природу, морской мусор и нефтяные разливы негативно влияют на окружающую среду и здоровье человека. Требуются устойчивые решения, глобальные правила, а также механизмы реализации и обеспечения принятия мер. Одна из ключевых ролей в экономическом развитии, способствующем пассажирским и грузовым перевозкам, отводится внутреннему и прибрежному судоходству, которое может содействовать использованию океанов, морей и морских ресурсов либо препятствовать ему.

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 14 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

<i>Аналитическая работа</i>	<i>Укрепление потенциала</i>	<i>Нормативно-правовая работа</i>	<i>Рабочие группы</i>
<ul style="list-style-type: none"> Транспортные связи между портами и внутренними регионами 	<ul style="list-style-type: none"> Внутренние водные пути и прибрежное судоходство 	<ul style="list-style-type: none"> Перевозка опасных грузов/рекомендации ЭКОСОС 	WP.15, SC.3, WP.5, ЭКОСОС

38. Цель 15: Защищать, восстанавливать системы на суше и содействовать их рациональному использованию, рационально управлять лесами, бороться с опустыниванием, прекратить и обратить вспять процесс деградации земель и прекратить процесс утраты биологического разнообразия.

39. Расширение сети автомобильных и железнодорожных перевозок оказывает серьезное негативное воздействие на ландшафт и может привести к разрушению прилегающих экосистем, взаимодействующих друг с другом, в процессе занятия земель и деградации земельных ресурсов. Потребность в строительных материалах и в развитии наземных перевозок обуславливает вырубку лесных насаждений, деградацию избыточно увлажненных земельных ресурсов и уменьшение биоразнообразия. Вдоль транспортных коридоров высаживаются новые виды растений, между тем как многочисленные виды животных исчезают из-за изменения их среды природного обитания и ограничения возможности их пространственного перемещения. Ограничить негативные последствия этой деятельности, а также воздействие инфраструктуры на среду обитания позволит надлежащее планирование инфраструктуры и коридоров для использования немоторизованных перевозок или совместных транспортных средств.

40. Цель 16: Содействовать построению миролюбивого и открытого общества в интересах устойчивого развития, обеспечивать доступ к правосудию для всех и создавать эффективные, подотчетные и основанные на широком участии учреждения на всех уровнях.

41. Транспорт как один из факторов экономического роста, регионального сотрудничества и экономической интеграции, в том числе в контексте преодоления юрисдикционных границ, может способствовать стимулированию экономического равенства, а следовательно, и политической стабильности. Важная роль в этом отводится международным транспортным коридорам. Пограничные зоны являются, как правило, активизаторами конфликтов. Поэтому требуются совместная трансграничная торговля и такие решения в транспортном секторе, как согласование дорожных сборов, процедур пересечения границы и гармонизация мер безопасности для транспортных операций.

42. Цель 17: Укреплять средства достижения устойчивого развития и активизировать работу механизмов глобального партнерства в интересах устойчивого развития.

43. Будущие действия в рамках Повестки дня устойчивого развития будут зависеть от разработки прочных и ориентированных на принятие конкретных мер средств реализации. Рекомендации в области транспортной политики необходимо преобразовать в соответствующие планы действий. Ответственность следует возложить на активные местные и национальные учреждения, а также на других партнеров в области развития, что является ключевым элементом обеспечения большего прогресса в деле перехода к глобальному устойчивому развитию. Необходимо активизировать совместные действия по предусмотренным общим целям в области устойчивого развития транспорта на глобальном уровне.

Вклад Отдела устойчивого транспорта в достижение ЦУР 17 посредством обслуживания КВТ, Комитета ЭКОСОС, ОПТОСОЗ и Специального посланника по безопасности дорожного движения

<i>Аналитическая работа</i>	<i>Укрепление потенциала</i>	<i>Нормативно-правовая работа</i>	<i>Рабочие группы</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Проекты ТЕА и ТЕЖ, а также ЕАТС • Транспорт в интересах устойчивого развития 	<ul style="list-style-type: none"> • Инновационные пути финансирования транспортной инфраструктуры • Государственно-частное партнерство и финансирование железнодорожного транспорта 	<ul style="list-style-type: none"> • Деятельность по формированию единого железнодорожного права • Соглашения в области инфраструктуры • Конвенции по облегчению пересечения границ 	WP.24, WP.30, SC.1, SC.2, SC.3, WP.5

SDGs Targets		Sustainable Transport Division			
		Analytical work	Capacity Building	Regulatory Work	
1 NO POVERTY	1.4. ...ensure that all men and women...have access to basic services 1.5. ...reduce their exposure and vulnerability to climate-related extreme events	1 Transport for Sustainable Development: The case of inland transport			WP.5
2 ZERO HUNGER	2.1. ...access to food all year round 2.a. ...increase investment ...in rural infrastructure...	2 Benchmarking transport infrastructure construction costs		Perishable Foodstuffs (ATP)	WP.5, WP.11
3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING	3.6. ...halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents 3.9. ... reduce the number of deaths from ...hazardous chemicals and air pollution...	3 a. Diesel Engine Exhausts b. Intelligent Transport Systems Strategy c. THE PEP d. R.S. papers	a. Support to Special Envoy on Road Safety b. Promoting R.S. c. R.S. films d. SAFEFITS e. UNDA Road Safety Mgt Project	a. Road signs and signals b. Road Traffic rules c. Drivers fatigue d. UN Vehicle Agreements e. Dangerous goods f. GHS recommendations g. CTU Code	WP.1, WP.29, WP.5, WP.15, WP.6, WP.24, SC.1
4 QUALITY EDUCATION	4.3. ...ensure equal access for all women and men to ...education	4 a. Transport for Sustainable Development b. Sustainable Urban Mobility and Public Transport			WP.5
6 CLEAN WATER AND SANITATION	6.1. ... achieve universal and equitable access to safe and affordable drinking water for all	6			WP.5
7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY	7.3. ...improvement in energy efficiency...	7 a. Diesel Engine Exhausts	a. Promoting Vehicles Regulations b. Periodical technical inspections	a. UN Vehicle Agreements b. Intermodal Transport & Logistics	WP.29, WP.5, WP.24
8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH	8.8. Protect labour rights and promote safe and secure working environments for all workers	8 a. Mutual recognition of boat masters certificates b. Work of Crews of Vehicles Engaged in Int'l Road Transport	Harmonization of professional requirements in inland navigation	a. Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport (AETR) b. Code of Practice on the Packing of Containers	WP.24, SC.3, SC.1
9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE	9.1. Develop quality, reliable, sustainable and resilient infrastructure, including regional and transborder infrastructure	9 a. ITS Strategy b. Border Crossing Facilitation Papers c. C.C. Adaptation	a. Financing Infrastructure b. TEM & TER and EATL projects c. B/C Facilitation	a. Border crossings facilitation (TIR, Harmonization etc); b. Infrastructure (AGR, AGC etc) c. UN Vehicle Agreements	WP.30, WP.6 SC.1, SC.2, SC.3, WP.24, WP.5, WP.29
11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES	11.2. Provide access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all	11 a. Sustainable Urban Mobility and Public Transport b. Transport for Sustainable Development c. ITS Strategy	a. Urban Mobility and Public Transport b. ForFITS c. SAFEFITS d. THE PEP	a. UN Vehicle Agreements b. Dangerous Goods Conventions (ADR, ADN) c. GHS Recommendations d. UNRS Conventions	WP.29, WP.15, WP.1 WP.5, SC.1, SC.2, WP.24
12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION	12.3. ...reduce food losses along production and supply chains... 12.c. ...fuel subsidies 12.4. ...achieve the environmentally sound management of chemicals ...	12 a. EATL, TEM, TER projects b. ATP Roadmap c. Border Crossing Facilitation Papers	a. Transport Corridors b. promoting Vehicles Regulations	a. UN Vehicle Agreements b. Perishable Foodstuffs c. Transport of Dangerous Goods d. GHS recommendations e. UNRS Conventions	WP.29, WP.5, WP.15, WP.11, WP.1 WP.30
13 CLIMATE ACTION	13.1. Strengthen resilience and adaptive capacity to climate-related hazards 13.3. / 13.a Climate Change Mitigation	13 a. C.C. Adaptation b. C.C. adaptation & Transport	a. ForFITS b. Non road mobile machinery project	a. UN Vehicle Agreements	WP.29, WP.5, WP.24
14 LIFE BELOW WATER	14.1. ...prevent and significantly reduce marine pollution of all kinds, in particular from land-based activities.....	14 a. Ports Hinterland Connections	a. Inland Waterways and coastal shipping	a. Transport of Dangerous Goods / ECOSOC recommendations	SC.3, WP.15, ECOSOC, WP.5
17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS	17.5. Adopt and implement investment promotion regimes; 17.11 Significantly increase the exports of developing countries 17.17 Encourage and promote public-private partnerships	17 a. EATL, TEM, TER projects b. Transport for Sustainable Development	a. Innovative ways to finance Transport infrastructure b. PPPs and Rail	a. Work on Unified Railway Law b. Infrastructure c. B/C Facilitation	SC.1, SC.2, SC.3, WP.24, WP.5, WP.30

Research Paper / Publication
 Convention/Agreement
 Workshop
 Tool