



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта****Тридцать первая сессия**

Женева, 3–5 сентября 2018 года

Пункт 11 а) предварительной повестки дня

**Обзор ситуации на транспорте, тенденций
и экономики транспорта в регионе ЕЭК:****Тенденции и экономика транспорта в 2018–2019 годах:****Мобильность как услуга****«Дорожная карта» по вкладу государств-членов и сессий
Рабочей группы в осуществление Повестки дня
на период до 2030 года***

Документ представлен секретариатом

I. Введение и мандат

1. Настоящий документ был подготовлен в соответствии с результатами/видами деятельности по кластеру 2 «Тенденции и экономика транспорта» программы работы по подпрограмме «Транспорт» на 2018–2019 годы (ECE/TRANS/2018/21), которая была утверждена Комитетом по внутреннему транспорту 20 февраля 2018 года (ECE/TRANS/274, пункты 123–126) и Исполнительным комитетом ЕЭК.
2. На своей предыдущей сессии Рабочая группа, обсуждая возможность подготовки публикации, касающейся тенденций и экономики транспорта, о достижении целей устойчивого развития на основе развития устойчивого транспорта, просила секретариат подготовить документ с проектом «дорожной карты», касающейся вклада государств-членов и сессий Рабочей группы в осуществление Повестки дня на период до 2030 года, с тем чтобы Рабочая группа могла рассмотреть и утвердить ее.
3. Рабочая группа, возможно, пожелает рассмотреть официальный документ ECE/TRANS/WP.5/2018/4, который содержит проект такой «дорожной карты», и дать рекомендации относительно дальнейших шагов.

* Настоящий документ до его передачи в службы письменного перевода Организации Объединенных Наций не редактировался.



II. Повестка дня на период до 2030 года и роль устойчивого транспорта

4. В 2015 году мировые лидеры утвердили 17 целей устойчивого развития и 169 соответствующих задач на период до 2030 года, которые призваны помочь человечеству вновь встать на добродетельный путь устойчивого развития. Устойчивый транспорт и мобильность являются ключевыми элементами для достижения целей устойчивого развития, что становится очевидным при сопоставлении деятельности КВТ с целями устойчивого развития. По сути, работа Комитета напрямую или косвенно связана с большинством из семнадцати целей устойчивого развития через посредство правовых документов Организации Объединенных Наций и правил глобального и регионального географического охвата, относящихся к его ведению, через деятельность по наращиванию потенциала и соответствующую аналитическую деятельность, когда Рабочая группа играет ключевую роль в качестве аналитического центра по вопросам транспорта в рамках Отдела.

5. Возможность достижения целей устойчивого развития будет также в значительной мере определяться их практической реализацией для отслеживания прогресса. Важность отслеживания прогресса и установления целевых показателей результативности для достижения задач целей в области устойчивого развития была подчеркнута в резолюции A/70/260 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, принятой в апреле 2016 года. В разделе II настоящего документа рассматриваются три основных процесса для отслеживания прогресса, в которые Комитет вносит свой вклад.

6. Масштабность и амбициозность этой новой универсальной повестки дня таковы, что ее успех будет также в значительной степени зависеть от того, насколько система Организации Объединенных Наций «соответствует целевому назначению» для достижения желаемых результатов и поддерживает усилия мирового сообщества посредством отслеживания прогресса в достижении целей устойчивого развития. В разделе III обсуждаются текущие события, имеющие важное для этого значение.

7. В настоящее время существуют три основных глобальных процесса и инициативы по отслеживанию прогресса в достижении аспектов целей устойчивого развития, связанных с транспортом, при этом Комитет непосредственно участвовал во всех трех из них.

A. Показатели достижения целей устойчивого развития

8. Во-первых, отслеживание прогресса в достижении 17 целей устойчивого развития и соответствующих показателей координируется Департаментом по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ ООН), который выступает в качестве секретариата Межучрежденческой группы экспертов по показателям достижения целей в области устойчивого развития (МГЭП – Цели в области устойчивого развития).

9. Четыре показателя по трем целям устойчивого развития (3, 9 и 11) непосредственно связаны с работой КВТ. Комитет содействует мониторингу четырех показателей в качестве учреждения-партнера.

B. Устойчивая мобильность для всех (SUM4ALL)

10. Второй крупной глобальной инициативой является инициатива «Устойчивая мобильность для всех» (SUM4ALL), осуществляемая Всемирным банком и рядом ключевых партнеров и включающая среди прочего разработку глобальной системы отслеживания.

11. Цель инициативы SUM4ALL состоит в том, чтобы оказывать поддержку достижению связанных с транспортом целей устойчивого развития и отслеживать ход

реализации этих целей. Упор делается на четыре основных компонента, которые определяют устойчивую мобильность в рамках SUM4ALL: всеобщий доступ, эффективность, безопасность, экологичность. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) непосредственно участвует в инициативе SUM4ALL в качестве организатора работы по компоненту эффективности.

12. К числу завершенных мероприятий в рамках этой инициативы относится подготовка первого глобального доклада по мобильности (ГДМ), составленного на основе материалов ЕЭК, которые вошли в главу, посвященную эффективности (координатор – ЕЭК).

С. Добровольные глобальные целевые показатели эффективности и состояния безопасности дорожного движения

13. Третья инициатива заключается в разработке и мониторинге добровольных глобальных целевых показателей эффективности и состояния безопасности дорожного движения. С учетом масштабов кризиса в области безопасности дорожного движения Организация Объединенных Наций провозгласила в 2011 году Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения в целях уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в мире. В сентябре 2015 года амбициозные глобальные цели Десятилетия действий Организации Объединенных Наций были подтверждены принятием целевых показателей 3.6 и 11.2 в области устойчивого развития. Процесс разработки добровольных глобальных целевых показателей эффективности и состояния безопасности дорожного движения состоит в том, чтобы дополнить соответствующие задачи, относящиеся к целям устойчивого развития. ЕЭК активно участвует в разработке и мониторинге этих задач.

III. «Дорожная карта» по вкладу сессий Рабочей группы в осуществление Повестки дня на период до 2030 года – текущая ситуация

14. В нижеследующей таблице приводится краткая информация о текущей и недавней деятельности Рабочей группы и ее связи с осуществлением целей устойчивого развития для рассмотрения Рабочей группой.

<i>Деятельность WP.5 в рамках сессий</i>	<i>Цели устойчивого развития</i>	<i>Связь деятельности WP.5 с ЦУР/ Роль в осуществлении цели</i>
Постоянные пункты повестки дня		
Транспортные связи между портами и внутренними регионами	a) Повсеместная ликвидация нищеты во всех ее формах (1);	a) Доступ к возможностям: устойчивый транспорт способствует улучшению доступа к экономическим и социальным возможностям, включая доступ к местам работы, товарам, школам и медицинским учреждениям в городах и сельской местности;
Изменения в общеевропейских транспортных сетях		
Транспорт в Средиземноморском регионе		
Евро-азиатские транспортные связи		
Городская мобильность и общественный транспорт	b) ликвидация голода, обеспечение продовольственной безопасности и улучшение питания и содействие устойчивому развитию сельского хозяйства (2);	b) доступность сельских районов: взаимосвязь между транспортом и продовольственной безопасностью; транспортная инфраструктура (всепогодные дороги, ремонт и строительство дорог) и транспортные услуги (наличие доступного общественного транспорта, велосипедов и ручных тележек в качестве альтернативы
Обзор ситуации на транспорте, тенденций и экономики транспорта в регионе ЕЭК		
Техническая помощь странам с переходной экономикой		

Деятельность WP.5 в рамках сессий	Цели устойчивого развития	Связь деятельности WP.5 с ЦУР/ Роль в осуществлении цели
Группа экспертов		переносу поклажи на голове и спине);
<p>Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптация к ним</p> <p>Сопоставительный анализ затрат на строительство транспортной инфраструктуры</p> <p>Евро-азиатские транспортные связи</p>	<p>с) обеспечение всеохватного и справедливого качественного образования и поощрение возможности обучения на протяжении всей жизни для всех (4);</p>	<p>с) доступ к учебным заведениям: надежный, более удобный (в плане прилагаемых физических усилий) и недорогостоящий транспорт может оказать существенное положительное влияние на доступ к системе образования, что впоследствии сказывается на возможностях получения средств к существованию;</p>
Рабочие совещания		
<p>Развитие транспортных коридоров</p> <p>Мобильность как услуга</p> <p>Финансирование транспортной инфраструктуры</p> <p>Уязвимость и безопасность транспортной инфраструктуры</p> <p>Городской транспорт и мобильность</p>	<p>d) обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек (5);</p>	<p>d) транспорт в качестве фактора, обеспечивающего женщинам доступ к медицинскому обслуживанию (особенно в области охраны материнского здоровья) и образовательным учреждениям, а также к возможностям для трудоустройства и участия в политической жизни, социальном развитии и т. д.;</p>
	<p>e) обеспечение наличия и рационального использования водных ресурсов и санитарии для всех (6);</p>	<p>e) физический доступ к воде и санитарии в сельских районах на основе безопасных, надежных, недорогих и эффективных услуг и инфраструктуры транспорта;</p>
Публикации		
<p>Мобильность как услуга</p> <p>Финансирование транспортной инфраструктуры</p> <p>Городское развитие и общественный транспорт</p> <p>Выбросы из дизельных двигателей: мифы и реальность</p> <p>Последствия изменения климата и адаптация к ним</p> <p>Доклады по ЕАТС</p> <p>Методология для выявления недостающих звеньев и элементов инфраструктуры</p>	<p>f) обеспечение доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех (7);</p>	<p>f) Устойчивые транспортные системы могут значительно сократить энергопотребление, а также уровень потребления нефти;</p>
	<p>g) содействие поступательному, всеохватному и устойчивому экономическому росту, полной и производительной занятости и достойной работе для всех (8);</p>	<p>g) качественный уровень и стоимость перевозок служат одними из основных факторов, оказывающих воздействие на экономический рост, способность предприятий к конкуренции и индивидуальную производительность; транспорт имеет основополагающее значение для повышения эффективности экономики;</p>
	<p>h) создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям (9);</p>	<p>h) надежная и жизнеспособная транспортная инфраструктура служит одним из ключевых элементов устойчивой цепочки</p>

Деятельность WP.5 в рамках сессий	Цели устойчивого развития	Связь деятельности WP.5 с ЦУР/ Роль в осуществлении цели
Проекты		поставок/международных транспортных коридоров;
Укрепление региональной транспортной связности с помощью Географической информационной системы (ГИС) в сотрудничестве с Исламским банком развития	i) сокращение неравенства внутри стран и между ними (10);	i) экономический рост в значительной степени связан с расширением доступа людей и товаров (посредством транспорта) к основным элементам экономической системы. Снижение расходов на грузовые перевозки является важным фактором обеспечения более широкого доступа к рынкам и таким образом снижения неравенства на глобальном уровне;
Укрепление транспортной связности между странами в Южной и Центральной Азии, в частности не имеющими выхода к морю и наименее развитыми странами, в целях их присоединения к субрегиональным и региональным транспортным и торговым сетям (в сотрудничестве с ЭСКАТО ООН)	j) обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов (11);	j) устойчивое городское развитие и устойчивый транспорт являются важнейшими элементами усилий по обеспечению инклюзивности, безопасности и устойчивости городов. Инклюзивными могут считаться такие системы общественного транспорта, которые интегрированы с системой пешеходных и велосипедных дорожек, обеспечивают возможность воспользоваться транспортом через каждые пять–десять минут ходьбы, являются доступными и недорогими для всех, а также безопасными, особенно для женщин, девочек и детей. Еще один элемент, который способствует инклюзивности городов и который следует учитывать при реализации данной цели, – это мобильность как услуга. Стоит отметить, что совместное пользование автомобилями и велосипедами, а также железнодорожные перевозки «от двери до двери» – это не просто технические решения/онлайн-платформы, предоставляющие информацию в режиме реального времени;
Общеввропейский генеральный план развития велосипедного движения /Инфраструктурный модуль – в сотрудничестве с ОПТОСОЗ		
Транспортное и городское развитие: подготовка справочника		
Проект по созданию постоянно действующего соединения между Европой и Африкой		
Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры		
	k) обеспечение перехода к рациональным моделям потребления и производства (12);	k) глобализация привела к «удлинению» производственно-сбытовых цепочек. Во многих производственных линиях место производства сырья расположено далеко от места изготовления и/или потребления конечного продукта. Такая модель возможна только благодаря наличию устойчивых и

Деятельность WP.5 в рамках сессий	Цели устойчивого развития	Связь деятельности WP.5 с ЦУР/ Роль в осуществлении цели
		<p>эффективных транспортных решений. Кроме того, работа таких производственных линий требует перемещения людей, ресурсов и материалов, что опять-таки является результатом облегчения перевозок. В дополнение к этому стратегии по обеспечению или поощрению совместного управления грузовыми перевозками позволяют добиться экономии от эффекта масштаба, а это означает, что для перевозки одних и тех же грузов или даже большего количества груза требуется меньше транспортных средств. Это приводит к снижению интенсивности движения, сокращению выбросов загрязнителей воздуха и CO₂, уменьшению уровня шума и повышению безопасности дорожного движения;</p>
	<p>l) принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями (13);</p>	<p>l) стратегии развития устойчивого транспорта играют ключевую роль в достижении этой цели как с точки зрения смягчения последствий, так и адаптации. В плане адаптации следует улучшать технические характеристики в ходе строительстве новых и технического обслуживания существующих элементов транспортной инфраструктуры, с тем чтобы обеспечивать адаптацию к последствиям изменения климата. Странам следует составить карты «горячих точек», показывающие важнейшие элементы их транспортной инфраструктуры в сочетании с прогнозами в отношении различных климатических факторов, для выявления наиболее уязвимых элементов;</p>
	<p>m) сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития (14);</p>	<p>m) развитие эффективного сообщения между портами и внутренними районами может привести к сокращению количества рейсов судов;</p>
	<p>n) укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального</p>	<p>n) на основе рекомендаций в отношении транспортной политики необходимо разработать конкретные</p>

<i>Деятельность WP.5 в рамках сессий</i>	<i>Цели устойчивого развития</i>	<i>Связь деятельности WP.5 с ЦУР/ Роль в осуществлении цели</i>
	партнерства в интересах устойчивого развития (17).	планы действий с целью ускорить прогресс в деле обеспечения устойчивого развития. Для выполнения задач устойчивого развития транспорта на глобальном уровне требуется сотрудничество, например, в рамках учрежденной Генеральным секретарем Консультативной группы высокого уровня по устойчивому транспорту, Ашхабадской конференции по устойчивому транспорту ООН и др.
