

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят вторая сессия**

Женева, 25–28 февраля 2020 года

Пункт 4 е) i) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной политики  
или нормативного характера:****окружающая среда, изменение климата и транспорт:****последующая деятельность Комитета****по внутреннему транспорту в контексте****Повестки дня на период до 2030 года****Обновленная информация о мониторинге достижения  
связанных с транспортом целей в области устойчивого  
развития****Записка секретариата\****Резюме*

В настоящем документе содержится информация об основных изменениях, касающихся мониторинга осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и достижения целей в области устойчивого развития, а также о вкладе Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и его вспомогательных органов.

В свете продолжающихся усилий по переориентации системы развития Организации Объединенных Наций в направлении содействия эффективному достижению целей в области устойчивого развития роль КВТ в решении глобальных транспортных вопросов, в том числе в рамках его нормативной, аналитической деятельности, деятельности по наращиванию потенциала и работы, связанной с вопросами политики, приобретает еще большее значение. Комитет, возможно, пожелает **обсудить пути укрепления** своей роли и расширения вклада в решение связанных с транспортом задач в контексте Повестки дня на период до 2030 года.

\* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



## **I. Повестка дня на период до 2030 года и роль Комитета в отслеживании прогресса в достижении связанных с транспортом целей в области устойчивого развития**

1. В 2015 году мировые лидеры утвердили 17 целей в области устойчивого развития и 169 соответствующих задач на период до 2030 года, которые призваны помочь человечеству вернуться на благородный путь устойчивого развития. Устойчивый транспорт и мобильность служат ключевыми элементами достижения целей в области устойчивого развития, о чем свидетельствуют результаты сопоставления деятельности Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций с этими целями.
2. КВТ вносит непосредственный вклад в мониторинг реализации связанных с транспортом задач и достижения показателей трех целей в области устойчивого развития<sup>1</sup>. Важность отслеживания прогресса и установления целевых показателей результативности для решения задач, предусмотренных целями в области устойчивого развития, была подчеркнута в резолюции A/70/260 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, принятой в апреле 2016 года.
3. В настоящем документе содержится подробная информация о вкладе КВТ в отслеживание прогресса в достижении целей в области устойчивого развития и о текущем положении дел.

## **II. Связанные с транспортом цели в области устойчивого развития, соответствующие задачи и показатели**

4. В марте 2016 года было отобрано 230 показателей для оценки прогресса в деле достижения целей в области устойчивого развития. Впоследствии эти показатели были разбиты на три категории с учетом наличия исходных данных, а именно:
  - уровень I: четко оформленный в концептуальном отношении показатель, имеются утвержденная методология и стандарты, а данные представляются странами на регулярной основе;
  - уровень II: четко оформленный в концептуальном отношении показатель, имеются утвержденная методология и стандарты, однако данные представляются странами нерегулярно;
  - уровень III: показатель, в отношении которого утвержденная методология и стандарты отсутствуют либо методология/стандарты разрабатываются/апробируются.
5. В рамках работы Комитета и его вспомогательных органов, особенно Рабочей группы по статистике транспорта (WP.6), ЕЭК в качестве учреждения-партнера участвует в мониторинге реализации следующих задач и достижения следующих показателей (более подробную информацию см. в приложении):
  - задачи 3.6: «К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий», в частности показателя 3.6.1 (уровень I): «Смертность в результате дорожно-транспортных происшествий»;
  - задачи 9.1: «Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру,

---

<sup>1</sup> Работа Комитета имеет прямое отношение к 14 из 17 целей в области устойчивого развития, главным образом в контексте правовых документов Организации Объединенных Наций и правил глобального и регионального географического охвата, относящихся к сфере его компетенции, с учетом соответствующей аналитической деятельности и деятельности по наращиванию потенциала, а также диалога по вопросам политики.

в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех», в частности показателя 9.1.1 (уровень III): «Доля сельского населения, проживающего в пределах 2 км от всесезонной дороги», и показателя 9.1.2 (уровень I): «Объем пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта»;

- задачи 11.2: "К 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц», в частности показателя 11.2.1 (уровень II): «Доля населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту, в разбивке по полу, возрасту и признаку инвалидности».

### **III. Обновленная информация об основанной на показателях оценке прогресса в деле достижения связанных с транспортом целей в области устойчивого развития**

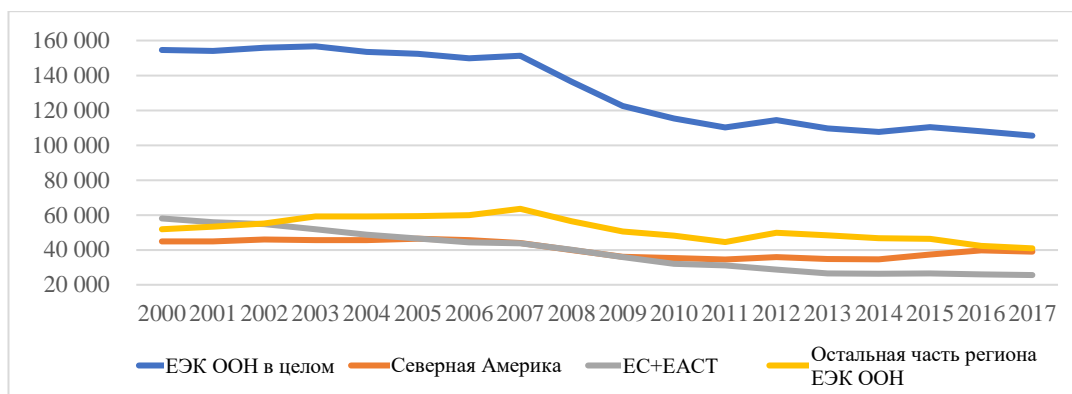
#### **A. Статус задачи 3.6, показателя 3.6.1 (безопасность дорожного движения)**

##### **1. Статус**

6. Согласно последним имеющимся данным, приведенным в *Глобальном докладе ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения* за 2018 год, ежегодный показатель смертности в результате дорожно-транспортных происшествий достиг 1,35 млн человек, при этом травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий в настоящее время является основным фактором, приводящим к гибели людей в возрасте от 5 до 29 лет. Основной целью Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения стала стабилизация, а затем и сокращение к 2020 году прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире. Факты свидетельствуют о том, что решить задачу 3.6 мировое сообщество не сможет.

7. Собранные ЕЭК региональные данные свидетельствуют о продолжающемся сокращении численности погибающих в результате дорожно-транспортных происшествиях в регионе ЕЭК (с более чем 154 000 в 2000 году до примерно 105 000 в 2017 году, что на 2,4% меньше, чем в 2016 году). Данные за 2018 год уже имеются по 22 странам, причем в большинстве из них (в 16 странах) речь идет о дальнейшем сокращении, так что аналогичное снижение в 2018 году по сравнению с 2017 годом составит 5,4%. По данным за 2018 год, самой безопасной страной является Норвегия, где на 1 млн жителей приходится 20 смертей. В долгосрочной перспективе также наблюдается улучшение этих показателей, причем в период с 2010 по 2017 год сокращение составило почти 9%. В одних странах число погибших за этот период сократилось более чем на 40% (Беларусь, Греция и Норвегия), между тем как в других странах этот показатель не изменился или даже увеличился.

Рис. I  
**Численность погибших в дорожно-транспортных происшествиях,  
 ЕЭК и субрегионы, 2000–2017 годы**



Источник: Статистическая база данных Европейской экономической комиссии.

## 2. Роль КВТ

8. Факты свидетельствуют о том, что страны, присоединившиеся к большему числу конвенций и соглашений, имеют более высокие показатели в области безопасности дорожного движения, подкрепленные юридически обязательным характером указанных правовых документов и передовым опытом, который лежит в основе разработки этих документов, что, в свою очередь, стимулирует благоприятные изменения на национальном уровне. В совокупности присоединение отдельных стран создает более согласованную нормативно-правовую базу на национальном и международном уровнях, что способствует развитию устойчивых систем внутреннего транспорта.

9. КВТ занимается сбором и распространением среди государств – членов ЕЭК значительного объема статистической информации о безопасности дорожного движения, в том числе содержащейся в онлайн-статистической базе данных, а также подготовкой таких статистических публикаций, как «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке» и «Инфокарты транспортной статистики». ЕЭК на протяжении десятилетий собирает данные, связанные непосредственно с ДТП со смертельным исходом, как предусмотрено в этом показателе.

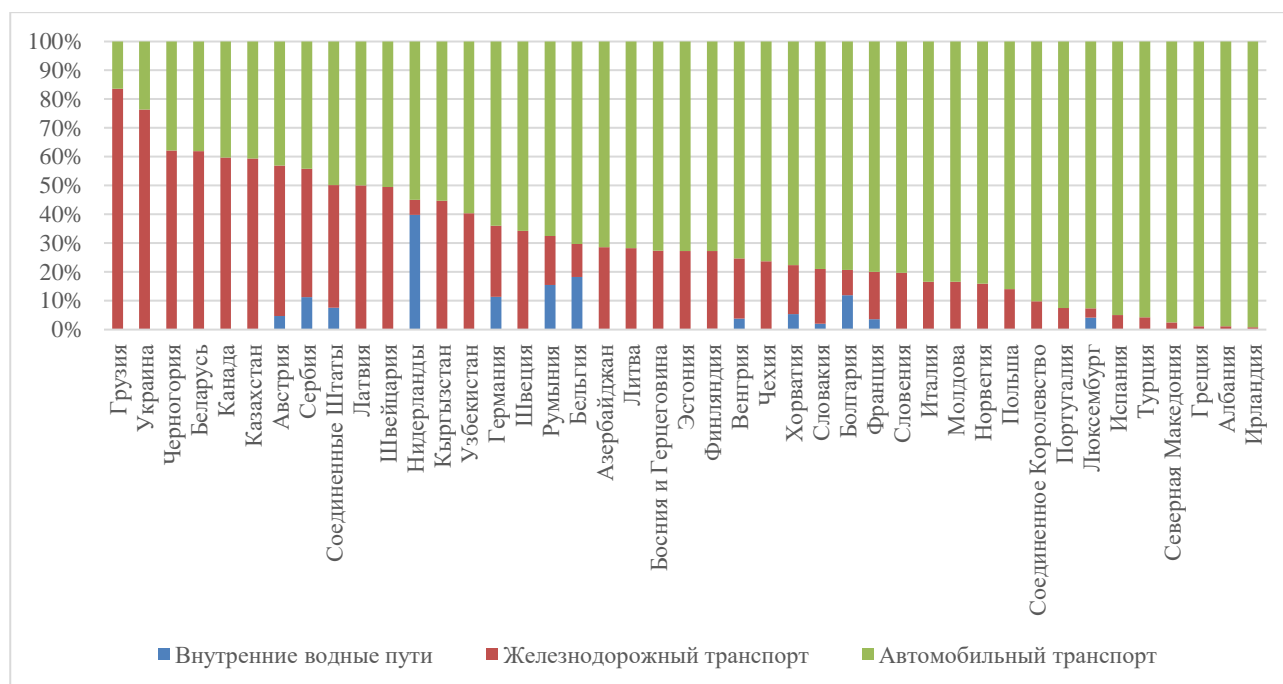
## В. Статус задачи 9.1, показателя 9.1.2 (объем пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта)

### 1. Статус

10. Распределение грузов по видам внутреннего транспорта в регионе ЕЭК в разбивке по странам существенно различается; в некоторых странах почти 100% грузов перевозятся автомобильным транспортом, тогда как в 10 других странах 50% и более внутренних грузовых перевозок осуществляются по внутренним водным путям или по железной дороге (данные по трубопроводам из этих расчетов исключаются в силу неравномерного охвата данных).

Рис. II

## Распределение грузовых перевозок по видам транспорта, страны ЕЭК



Источник: Статистическая база данных Европейской экономической комиссии.

11. Что касается пассажирских перевозок, то их распределение по видам транспорта в регионе ЕЭК рассчитать сложно из-за неодинаковой доступности данных, однако в последние годы их объем в целом оставался стабильным и распределялся между железнодорожным и автомобильным транспортом, причем на долю железных дорог приходилось примерно 5–7% пассажиро-километров. Эта оценка доли автомобильного транспорта, возможно, занижена, поскольку некоторые страны сообщают об общем числе пассажиро-километров, не учитывая использования частных легковых автомобилей.

## 2. Роль КВТ

12. Посредством своей работы в рамках WP.6 КВТ осуществляет сбор значительного объема данных по статистике транспорта с уделением особого внимания доле пассажирских и грузовых перевозок в государствах – членах ЕЭК, которые вносятся в онлайн-базу статистических данных; к числу же выпускаемых статистических публикаций относятся, в частности, «Бюллетень европейской и североамериканской статистики транспорта» и «Инфокарты транспортной статистики». ЕЭК на протяжении десятилетий занимается сбором и оценкой данных, связанных непосредственно с объемами пассажирских и грузовых перевозок, как предусмотрено в этом показателе.

13. Этот показатель целей в области устойчивого развития в настоящее время не нашел отражения ни в одном из стандартов или руководящих указаний на международном уровне, хотя он и является одним из показателей уровня 1. На своей сессии в 2019 году WP.6 постановила усовершенствовать руководящие указания по этому вопросу как на международном, так и на национальном уровне. Секретариат уже подготовил вики-страницу с подробным описанием национальных подходов к мониторингу этого показателя, с тем чтобы страны могли ознакомиться с соответствующими примерами. В настоящее время секретариат разрабатывает рамочную основу для национального мониторинга этого показателя, которую планирует опубликовать в 2020 году.

14. Кроме того, в рамках деятельности Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в области адаптации к изменению климата КВТ подготовил стратегические рекомендации, нацеленные на повышение устойчивости систем международных перевозок в долгосрочной перспективе, и определил оптимальные примеры национальных стратегий, направленных на уменьшение уязвимости транспортных сетей, для правительств государств-членов, включая развивающиеся страны и страны, не имеющие выхода к морю, а также малые островные государства.

#### **IV. Вывод: повышение роли Комитета в деле достижения связанных с транспортом целей в области устойчивого развития**

15. Комитет принимает непосредственное участие в крупных глобальных мероприятиях по отслеживанию прогресса в деле достижения связанных с транспортом целей в области устойчивого развития. Одна из целей Стратегии КВТ на период до 2030 года, принятой в 2019 году, заключается в содействии достижению целей в области устойчивого развития. В целом работа КВТ и его вспомогательных органов непосредственно связана с 14 из 17 целей в области устойчивого развития. Вместе с тем сохраняются серьезные пробелы с точки зрения потенциала и реализации, которые необходимо заполнить, с тем чтобы устойчивые транспортные системы и мобильность в полной мере могли играть отведенную им роль в глобальных усилиях по обеспечению устойчивости.

16. Комитет, возможно, пожелает предложить государствам-членам выступить за усиление роли КВТ и его вспомогательных органов, особенно WP.6, в мониторинге достижения целей и поручить секретариату увеличить его вклад в реализацию текущей системы отслеживания прогресса в достижении целей в области устойчивого развития.

## Приложение

### Связанные с транспортом цели в области устойчивого развития, соответствующие задачи и показатели

В марте 2016 года было разработано 230 показателей для оценки прогресса в деле достижения целей в области устойчивого развития. Впоследствии эти показатели были разбиты на три категории на основе наличия исходных данных:

- уровень I: четко оформленный в концептуальном отношении показатель, имеются утвержденная методология и стандарты, а данные представляются странами на регулярной основе;
- уровень II: четко оформленный в концептуальном отношении показатель, имеются утвержденная методология и стандарты, однако данные представляются странами нерегулярно;
- уровень III: показатель, в отношении которого утвержденная методология и стандарты отсутствуют либо методология/стандарты разрабатываются/апробируются.

---

*Цели, связанные с транспортом*

---

#### **Цель 3. Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте**

---

##### **3.6 К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий**

*Показатель 3.6.1: смертность в результате дорожно-транспортных происшествий*

*Возможное курирующее учреждение: ВОЗ*

*Учреждения-партнеры: ЕЭК*

*Уровень I*

---

#### **Цель 9. Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям**

---

##### **9.1 Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех**

*Показатель 9.1.1: Доля сельского населения, проживающего в пределах 2 км от дорог с твердым покрытием*

*Возможное курирующее учреждение: Всемирный банк*

*Учреждения-партнеры: ЕЭК, ЮНЕП*

*Уровень: III*

---

*Показатель 9.1.2: Объем пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта*

*Возможное курирующее учреждение: ИКАО, Международный транспортный форум-ОЭСР*

*Учреждения-партнеры: ЕЭК, ЮНЕП, ВПС*

*Уровень: I*

---

*Цели, связанные с транспортом*

---

**Цель 11. Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов**

---

**11.2 К 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц**

*Показатель 11.2.1: Доля населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту, разбивке по полу, возрасту и признаку инвалидности*

*Возможное курирующее учреждение: ООН-Хабитат*

*Учреждения-партнеры: ЕЭК, ЮНЕП*

*Уровень: II*

---