

**Европейская экономическая комиссия Европейское региональное
бюро Всемирной организации
здравоохранения**

Совещание высокого уровня
по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья

**Руководящий комитет Общеввропейской
программы по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья**

Двадцать вторая сессия

Женева, 28–30 октября 2024 года

Пункт 4 е) предварительной повестки дня

**Осуществление Общеввропейской программы
по транспорту, окружающей среде и охране здоровья:
механизмы осуществления Общеввропейской
программы по транспорту, окружающей среде и охране
здоровья**

**Устойчивая мобильность в сфере туризма:
вдохновляющая идея для стран панъевропейского
региона**

**Представлено руководителями Партнерства по устойчивой
мобильности в сфере туризма**

Резюме

На пятом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Вена (онлайн), 17–18 мая 2021 года) государства-члены приняли решение о создании «Партнерства ОПТОСОЗ по устойчивой мобильности в сфере туризма» в целях обмена информацией о надлежащей практике и разработки соответствующих руководящих принципов и инструментов^a.

Партнерство сообщило двадцать первой сессии Руководящего комитета Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) (Женева, 23–25 октября 2023 года), что оно рассчитывает завершить подготовку документа, способствующего устойчивой мобильности в сфере туризма, к апрелю или маю 2024 года^b.

Бюро Руководящего комитета ОПТОСОЗ на своем сорок втором заседании (Осло, 4–5 июля 2024 года) постановило представить документ для принятия на двадцать второй сессии Руководящего комитета. Настоящий документ был представлен в секретариат Партнерством после получения замечаний от Бюро.



К этому документу при публикации будет приложен набор тематических исследований.

Руководящему комитету предлагается принять этот документ.

^a ECE/AC.21/2021/2/Add.1–EUCHP2018924/4.3.2/Add.1, Венская декларация, п. 25 с).

^b ECE/AC.21/SC/2023/2–EUCHP2219536/1.1/2, п. 40.

I. Введение и международный контекст

1. Туризм и связанные с туризмом поездки являются важным видом экономической деятельности и отраслью, создающей рабочие места и способствующей региональному развитию (например, в виде инфраструктуры) и обеспечению средств к существованию. В то же время туризм сталкивается с проблемами, связанными с окружающей средой и обществом. Транспорт, связанный с туризмом, приводит к выбросам парниковых газов, при этом в некоторых случаях массовый туризм негативно влияет на местное гражданское общество¹. С повышением уровня осведомленности об устойчивом развитии и неотъемлемой потребности обеспечить мобильность и доступность, все больше внимания стали уделять экологическому воздействию связанных с туризмом поездок. Крайне важно найти баланс между спросом на бесперебойные поездки и насущной необходимостью уменьшения экологического следа. Этот документ призван решить проблемы, связанные с мобильностью в сфере туризма с уделением особого внимания моделям мобильности туристов².

2. Цель настоящего документа — дать практические советы и рекомендации по формированию моделей устойчивой мобильности в ответ на современные вызовы. В отличие от существующих руководств и методических пособий, этот документ ориентирован на ответственные национальные органы, представляющие секторы туризма и транспорта. Разработанный совместными усилиями членов Партнерства по устойчивой мобильности в сфере туризма в рамках Общеευропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ)³, он объединяет опыт национальных заинтересованных сторон. Эти совместные усилия стали результатом решения, принятого на пятом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Вена (онлайн), 17–18 мая 2021 года), где было одобрено создание Партнерства по устойчивой мобильности в сфере туризма ОПТОСОЗ⁴. Документ, координируемый федеральными министерствами транспорта, инноваций и технологий Австрии и сельского хозяйства, регионов и туризма, представляет собой коллективное обязательство по развитию устойчивой мобильности в сфере туризма как на национальном, так и на международном уровнях.

3. О срочном характере проблемы изменения климата свидетельствуют такие международные соглашения, как Парижское соглашение, новая стратегия Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, а также, для его государств-членов, обязательство Европейского союза по климатической нейтральности к 2050 году⁵. Несмотря на проводимую политику, транспортный сектор остается значительным источником выбросов парниковых газов. Например, в Европейском союзе прогнозируется сокращение выбросов к 2050 году лишь на 22 процента, что не соответствует целевому показателю в 90 процентов

¹ Группа экспертов в сфере туризма по вопросу об изменении климата (2023 год), «Stocktake Report» («Доклад о состоянии дел») (не опубликован, 2023 год), см. URL: tpcc.info/stocktake-report/.

² В настоящем документе модели поведения в плане мобильности для целей туризма называются «мобильностью в сфере туризма». Другие виды транспортной деятельности, связанные с сектором туризма, такие как перевозка товаров или рабочей силы, в данном документе не рассматриваются.

³ Австрия — ведущий партнер, включает представителей Азербайджана, Венгрии, Германии, Испании, Кипра, Нидерландов, Португалии, Сербии, Словении, Франции, Хорватии, Чехии, Швейцарии и Швеции.

⁴ Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК) (2023 год), «Партнерство устойчивой мобильности в сфере туризма (ранее — партнерство “ТРАНСДУНАЙ”»», URL: www.unecec.org/thepep/tourism; Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (2022 год), Венская декларация (ECE/AC.21/2021/2/Add.1–EUCHP2018924/4.3.2/Add.1).

⁵ Европейская комиссия, «Европейское климатическое законодательство», URL: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-climate-law_en.

Европейского «зеленого курса» Европейского союза⁶. Таким образом, устойчивая мобильность в сфере туризма может способствовать достижению глобальных целей устойчивого развития, о которых также говорится в недавнем докладе Группы экспертов в сфере туризма по вопросу об изменении климата⁷. Стратегия Европейского союза по устойчивой и «умной» мобильности предусматривает создание к 2030 году мультимодальной системы мобильности, устойчивой к воздействию окружающей среды и климата, с упором на углеродную нейтральность и увеличение объемов высокоскоростного железнодорожного сообщения. В Повестке дня в сфере туризма на период до 2030 года Европейского союза содержится призыв к государствам-членам внести свой вклад в декарбонизацию мобильности, продвижение устойчивого транспорта и расширение мультимодальных поездов.

4. Отличаясь от существующих руководств и методических пособий, которые часто фокусируются на перспективах и заинтересованных сторонах конкретного места, настоящий документ уникальным образом концентрируется на более широком национальном уровне. В нем рассматриваются важнейшие вопросы в плане того, как организации национального уровня могут включить деятельность по поощрению устойчивой мобильности в сфере туризма в свои стратегии и политику и способствовать развитию туристических мест.

5. Настоящий документ предназначен для того, чтобы помочь национальным органам власти:

- a) получить представление об областях деятельности в отношении благоприятной для климата и устойчивой мобильности в сфере туризма;
- b) углубить понимание того, как решать проблемы в секторах транспорта и туризма, и выяснить, как такие проблемы решают другие страны;
- c) содействовать обмену идеями и опытом и черпать вдохновение из передовой практики других стран;
- d) генерировать инновационные идеи для решения существующих или возникающих проблем;
- e) участвовать в совместных инициативах, призывая к деятельности на международном, общеевропейском, европейском и двустороннем уровнях.

II. Основные виды деятельности

6. В ходе обсуждений с членами Партнерства и при поддержке в рамках более широкого процесса консультаций с заинтересованными сторонами были определены семь конкретных областей деятельности (см. п. 10). В то же время устойчивая мобильность в сфере туризма требует комплексного подхода, выходящего за рамки мер в этих областях. В этой главе описаны два основных вида деятельности, призванные заложить прочную основу для национальных усилий по развитию устойчивой мобильности в сфере туризма.

A. Вид деятельности 0.1: Укрепить институциональный потенциал и сотрудничество

7. В рамках этого вида деятельности признается комплексный характер как сектора туризма, так и сектора транспорта, при этом подчеркивается необходимость укрепления навыков, ресурсов и структур в национальных органах власти.

⁶ Европейское агентство по окружающей среде (ЕАОС), “Decarbonizing Road Transport: The Role of Vehicles, Fuels and Transport Demand” («Декарбонизация автомобильного транспорта: роль транспортных средств, топлива и спроса на транспорт»), доклад ЕАОС № 2/2022 (Копенгаген, 2022 год).

⁷ Группа экспертов в сфере туризма по вопросу об изменении климата (2023 год), “Stocktake Report” («Доклад о состоянии дел») (не опубликован, 2023 год).

Он направлен на решение проблем, связанных с созданием сетей и развитием сотрудничества между заинтересованными сторонами на разных уровнях, таких как недостаток знаний и обмена передовым опытом. Выполняя свою руководящую роль, национальные власти сталкиваются с необходимостью разработки новой повестки дня в области экологических поездок и разработки прогрессивных рекомендаций для продвижения такой повестки дня. В целом, этот вид деятельности направлен на преодоление разрозненности усилий и отсутствия координации в деле поощрения устойчивой мобильности. Рекомендуется:

a) учреждать и поддерживать совместные форумы по обмену опытом для объединения экспертов секторов транспорта и туризма, создавать горизонтальные сети сотрудничества и поощрять сотрудничество заинтересованных сторон в деле распространения практики устойчивой мобильности в сфере туризма среди:

- i) организаций по управлению туристическими местами⁸;
- ii) местных общин;
- iii) туристических компаний;
- iv) поставщиков услуг по перевозке;
- v) экспертов в области устойчивой мобильности и туризма;
- vi) государственных органов, занимающихся вопросами транспорта и мобильности в сфере туризма;
- vii) гражданского общества;

b) активно участвовать в формировании платформ для совместной работы, на которых заинтересованные стороны обмениваются знаниями и коллективно работают над достижением общих целей.

В. Вид деятельности 0.2: Интегрировать устойчивую мобильность в сфере туризма в национальные стратегии

8. Проблемы, решаемые в рамках этого вида деятельности, включают неучет интересов туристов в стратегиях мобильности и транспорта и недостаточное внимание, уделяемое устойчивой мобильности в стратегиях туризма. Данный вид деятельности предлагает соответствующее решение путем взятия на себя активной роли в разработке необходимых комплексных стратегий, в которых приоритет отдается уникальным потребностям туристов в плане мобильности. Рекомендуется:

a) включить устойчивую мобильность в сфере туризма в более общие национальные стратегии развития, охватывающие экологические, экономические и социальные аспекты;

b) изучить существующую политику, определить области, требующие улучшения, и разработать всеохватывающие, дальновидные рамочные программы, которые в комплексе удовлетворяют потребности мобильности в сфере туризма;

c) обеспечить соответствие национальных стратегий глобальным целям в области устойчивого развития, изложенным в таких соглашениях, как Парижское соглашение, Стратегия Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте и Европейский «зеленый курс» Европейского союза.

⁸ Организации по управлению туристическими местами (или маркетинговые организации туристических мест) — это организации, продвигающие то или иное место в качестве привлекательного туристического направления. Примерами организаций по управлению туристическими местами являются советы по туризму, органы управления туризмом и «бюро по проведению общественных мероприятий и обслуживанию приезжих».

III. Области деятельности

9. В ходе обсуждений с членами Партнерства и при поддержке в рамках более широкого процесса консультаций с заинтересованными сторонами были определены следующие области деятельности:

- a) выяснение требований к мобильности со стороны различных групп туристов (Область деятельности 1);
- b) управление мобильностью в туристических местах (Область деятельности 2);
- c) определение вариантов поездок на дальние расстояния (Область деятельности 3);
- d) использование гибких транспортных систем (Область деятельности 4);
- e) велосипедные и пешие прогулки как часть туристического опыта (Область деятельности 5);
- f) наличие мультимодальной информации о поездках (системах) — требования туристов (Область деятельности 6);
- g) интеграция услуг в области устойчивой мобильности в пакеты туристических услуг, маркетинг и коммуникацию (Область деятельности 7).

10. Области деятельности предлагают возможные решения для продвижения устойчивой мобильности в туризме и основаны на тематических исследованиях, проведенных Партнерством. Эти примеры должны помочь странам принять соответствующие меры, найти партнеров и создать альянсы или вдохновиться примерами тематических исследований.

11. Для реализации любого вида деятельности крайне важно сотрудничество между заинтересованными сторонами из разных секторов и на разных уровнях. На этапах планирования и реализации ответственные заинтересованные стороны должны учитывать преимущества и возможные проблемы как для туристов, так и для местных жителей.

IV. Область деятельности 1: Выяснение требований к мобильности со стороны различных групп туристов

12. Использование данных о различных группах туристов и их потребностях в отношении мобильности имеет первостепенное значение для национальных властей, которые стремятся реализовать инициативы в области экологичных поездок. Крайне важным становится понимание предпочтений и поведения различных демографических групп, основанное на всесторонних исследованиях. Такой подход, основанный на данных и исследованиях, позволяет властям адаптировать стратегии и политику в области мобильности в сфере туризма, обеспечивая их соответствие конкретным потребностям, тем самым повышая удобство и общую удовлетворенность различных групп туристов. В качестве примеров можно привести предпочтения туристов в отношении характера поездки, туристических мест и размещения, восприятия уровня цены, стандартов комфорта и надежности, гибкости при приобретении билетов и языка. Власти могут использовать информацию об этих предпочтениях для разработки соответствующих инициатив. Отдавая приоритет принятию решений на основе фактических данных, национальные власти могут оказать поддержку заинтересованным сторонам на уровне мест посещения в повышении качества и оказании более эффективных услуг, связанных с мобильностью туристов.

A. Вид деятельности 1.1: Содействовать исследованиям и обеспечить их финансирование

13. Этот вид деятельности признает необходимость исследовательских инициатив, учитывающих меняющиеся тенденции в области мобильности и туризма. Он ориентирован на проблему адаптации решений по обеспечению мобильности к конкретным потребностям и уникальным характеристикам различных групп туристов. Цель — оптимизировать использование устойчивых видов транспорта, предложить решения с помощью целевых инвестиций и сосредоточиться на персонализированных услугах мобильности для различных сегментов туристов. Рекомендуется:

a) обеспечить финансовую поддержку исследовательской деятельности по изучению требований и потребностей различных групп туристов и тенденций будущей мобильности в сфере туризма;

b) поощрять секторы транспорта и туризма, (например, поставщиков транспортных услуг, поставщиков услуг мобильности, ассоциации по вопросам туризма) к участию в исследовательской деятельности и совместной работе с опорой на имеющиеся исследования в области транспорта с учетом перспективы мобильности в сфере туризма;

c) вносить вклад в соответствующие исследования, проекты и сети и участвовать в них (например, ОПТОСОЗ) в рамках международных структур, предоставляя экспертные знания и обмениваясь передовым опытом;

d) поддерживать регулярный обмен (например, через рабочие группы, семинары, онлайн-семинары) между национальными и международными субъектами, ответственными за туризм/мобильность/климат, с целью обмена проверенными данными, результатами анализа и прогнозами тенденций.

B. Вид деятельности 1.2: Создать значимую базу данных

14. Этот вид деятельности направлен на решение проблемы ограниченности данных о мобильности в туризме, поскольку такие данные в основном касаются ежедневных поездок. В рамках данного вида деятельности подчеркивается необходимость углубления понимания мобильности в сфере туризма и сбора и объединения данных, связанных с предпочтениями и поведением туристов во время поездок. Такой вид деятельности преследует цель дать более полное и точное представление о моделях мобильности в секторе туризма. Рекомендуется:

a) приступить к проведению регулярных обследований туристов на предмет мобильности, чтобы получить более полное представление о поведении туристов в плане мобильности;

b) регулярно собирать подробные данные о мобильности в сфере туризма⁹;

c) создать удобную для пользователей платформу данных по устойчивой мобильности в сфере туризма и регулярно обновлять ее.

C. Вид деятельности 1.3: Стимулировать проекты, направленные на более полное удовлетворение потребностей конкретных групп туристов

15. Этот вид деятельности предлагает решения для повышения инклюзивного характера таких групп туристов, как пожилые люди, которым, возможно, не уделяется достаточного внимания из-за характера обычного спроса. В нем рассматривается необходимость расширения возможностей предприятий и местных властей по осуществлению проектов с учетом конкретных потребностей различных групп

⁹ Собранная информация может включать использование транспортных средств для прибытия или отъезда и во время пребывания.

туристов, направленных на формирование моделей устойчивой мобильности и обеспечение инклюзивности в стратегиях развития туризма. Рекомендуется:

a) сосредоточить внимание на специфических потребностях в мобильности различных групп туристов и обеспечить физическую и цифровую доступность¹⁰;

b) разработать схемы поддержки (например, для местных проектов, ориентированных на конкретные группы туристов и способствующих их устойчивой мобильности);

c) инициировать проекты, направленные на поддержку экологичных поездок для конкретных целевых групп (например, путем сотрудничества с транспортными или туристическими операторами);

d) поощрять обмен между секторами (например, туризм, транспорт, культура, спорт и другие крупные мероприятия) и уровнями (национальным, региональным и местным) по вопросам устойчивой мобильности в различных областях (в том числе в отдаленных районах).

V. Область деятельности 2: Управление мобильностью в туристических местах

16. Для успешного управления мобильностью в туристических местах необходим комплексный подход, включающий планирование, реализацию, финансовую поддержку и создание потенциала. Эти виды деятельности включают в себя различные меры, в том числе информационные мероприятия, усилия по продвижению, организации и координации, инициативы в области образования и подготовки, а также меры по интеграции и поддержке. Для повышения устойчивой мобильности в сфере туризма в туристических местах необходимо расширить сферу применения решений на этапах «первой и последней миль», включив в нее такие виды передвижения, как велосипедное и пешеходное движение, маршрутные такси, гибкие транспортные услуги и варианты совместного использования автомобилей и велосипедов. Повышение качества мультимодальных услуг путем финансирования и проведения кампаний по повышению осведомленности способствует управлению мобильностью за счет расширения спектра и гибкости транспортных систем и содействует комплексному планированию, развитию инфраструктуры и разработке политики для беспрепятственного использования различных видов транспорта.

A. Вид деятельности 2.1: Оказывать поддержку туристическим местам в вопросах планирования и осуществления

17. Этот вид деятельности направлен на решение проблемы реализации комплексных стратегий устойчивого развития транспорта в туристических местах. В его рамках рекомендуется принять планы устойчивой региональной мобильности в сфере туризма, аналогичные тем, что существуют в Альпийском и Дунайском регионах¹¹. Такие планы ставят во главу угла сотрудничество, привлечение заинтересованных сторон и всесторонний анализ для реализации политики устойчивой мобильности, адаптируя методологию плана устойчивой городской

¹⁰ Например, Европейский институт телекоммуникационных стандартов, Европейский комитет по стандартизации и Европейский электротехнический комитет по стандартизации (2018 год), “Accessibility requirements for information and communication technologies products and services EN 301 549, Harmonized European Standard, V2.1.2” («Требования доступности для продуктов и услуг информационных и коммуникационных технологий EN 301 549, Гармонизированный европейский стандарт, V2.1.2»).

¹¹ Alpine Pearls, Brandnamic GmbH (2024), Alpine Pearls – a car-free holiday in the Alps, URL: www.alpine-pearls.com/en/; и (2024), Danube.Pearls, URL: www.danube-pearls.eu/en/.
Примечание: Упоминание какой-либо компании, товара, услуги или лицензированной технологии не означает одобрения либо критики со стороны Организации Объединенных Наций.

мобильности для эффективной интеграции местных, региональных и национальных заинтересованных сторон. Рекомендуется:

- a) создать национальное законодательство, поддерживающее планирование устойчивой мобильности в сфере туризма, например налоговые льготы для экологических видов транспорта, нормы выбросов, обязательное развитие и улучшение общественного транспорта;
- b) обеспечить сотрудничество на национальном уровне между секторами транспорта и туризма при подготовке руководства по планированию устойчивой мобильности в туристических местах. Примерами результатов могут быть национальные стратегии и руководства по управлению устойчивой мобильностью в туристическом месте, включая ее планирование, реализацию и поощрение соответствующих видов деятельности;
- c) содействовать анализу проблем и возможностей в плане развития туристического транспорта в таких местах;
- d) оказывать поддержку региональным и местным заинтересованным сторонам, предлагая, например, такие рекомендации, как:
 - i) разработать план устойчивой региональной мобильности в сфере туризма (например, план устойчивой городской мобильности, включающий мобильность в сфере туризма на региональном или местном уровне);
 - ii) создать функциональные планы мобильности, включая мобильность в сфере туризма для компаний, в значительной степени влияющих на объемы перевозок;
 - iii) планировать и создавать инфраструктуру, удобную для пешеходов и велосипедистов;
 - iv) внедрять гибкие транспортные услуги, например мобильные решения по требованию, предложения на этапах «первой и последней миль»;
 - v) создавать комплексные туристические пакеты, предлагающие размещение, региональную и местную перевозку в одном пакете;
 - vi) внедрить эффективное управление парковками.

В. Вид деятельности 2.2: Создать схемы финансовой поддержки

18. Этот вид деятельности направлен на решение проблемы отсутствия механизмов финансирования и налоговых стимулов для поощрения экологических поездок в туристических местах. Такой подход включает в себя улучшение условий для путешествующих без автомобиля, поощрение модального сдвига в сторону устойчивой мобильности и необходимость эффективного сотрудничества между национальным, региональным и местным уровнями при распределении государственных средств и реализации мер по обеспечению экологических поездок. Рекомендуется:

- a) при наличии средств создавать схемы финансовой поддержки, такие как субсидирование и механизмы софинансирования, чтобы стимулировать внедрение мер по управлению мобильностью в местах назначения;
- b) диверсифицировать каналы финансирования путем изучения различных вариантов, включая национальные тендеры, государственные контракты, субсидии и финансирование, в том числе от Европейского союза для некоторых стран;
- c) поощрять совместные инициативы по финансированию, способствуя сотрудничеству на национальном, региональном и местном уровнях, содействуя эффективному распределению государственных средств на инициативы по устойчивой мобильности и повышая эффективность планов по устойчивой мобильности в сфере туризма;

d) обеспечить долгосрочное финансирование для повышения надежности планирования для заинтересованных сторон.

С. Вид деятельности 2.3: Инициировать создание потенциала и содействовать данному процессу

19. В рамках этого вида деятельности рассматривается необходимость продвижения планов устойчивой мобильности и эффективного управления в туристических местах с целью оптимизации инфраструктуры. Это также требует развития навыков на региональном и местном уровнях. Меры по созданию потенциала крайне важны, и национальные власти играют решающую роль в инициировании и содействии этим усилиям, повышая информированность, уделяя приоритетное внимание образованию и создавая соответствующие сети. В рамках этого вида деятельности подчеркивается необходимость сбалансированных туристических потоков, оптимизированного обращения с приезжими и улучшения благосостояния местных жителей, а также пропагандируется перераспределение приезжих по разным временным периодам и районам, чтобы снизить нагрузку в пиковые сезоны и минимизировать воздействие на окружающую среду. Предвидение таких проблем, как пики туристической активности и избыточный туризм, является неотъемлемой частью общих усилий по повышению информированности. Рекомендуется:

a) проводить мероприятия по повышению информированности, организовывать учебные курсы, обучение и пропагандистские мероприятия, ориентированные на местные и национальные заинтересованные стороны (например, проведение рекламных кампаний для повышения информированности и понимания или занятий с привлечением специалистов по вопросам мобильности для персонала туристических мест и гостиниц);

b) внедрять и поддерживать учебные схемы или программы по управлению устойчивой мобильностью в сфере туризма, включая сертификацию координаторов по вопросам мобильности и связанные с этим инициативы;

c) разрабатывать образовательные мероприятия для различных целевых групп в индустрии туризма;

d) поддерживать создание региональных центров обеспечения мобильности, целью которых является:

i) усилить координацию инициатив по устойчивой мобильности на региональном уровне;

ii) предлагать индивидуальную помощь в путешествиях, включая консультации по поездкам и приобретение билетов;

iii) снабжать картами пунктов назначения для облегчения пользования экологичным транспортом.

VI. Область деятельности 3: Использование вариантов поездок на дальние расстояния

20. Согласно Стратегии развития устойчивой мобильности Европейского союза¹², от национальных и международных властей требуются согласованные усилия для эффективного решения проблемы экологичных поездок, отказа от перелетов и снижения зависимости от личных автомобилей. Ключевым моментом является создание экологически безопасных, экономичных и надежных вариантов дальних поездок, соединяющих места проживания с туристическими местами. Это требует международного сотрудничества в области наземных массовых перевозок и использования высокоскоростных и ночных поездов. Национальные власти,

¹² Европейская комиссия (2021 год), “Mobility Strategy” («Стратегия мобильности»), URL: transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en.

играющие центральную роль в финансировании инфраструктуры, организации и финансировании пассажирских услуг в рамках государственных обязательств, должны выйти за рамки нормативных аспектов и активно формировать более качественные трансграничные услуги дальнего следования, а также поддерживать строгие стандарты качества. Обязательства властей по обеспечению устойчивости дальних перевозок, конкурентоспособных по сравнению с авиаперевозками, имеют решающее значение для экологизации мобильности в сфере туризма в будущем¹³.

А. Вид деятельности 3.1: Обеспечить надлежащую инфраструктуру и более эффективно использовать существующую инфраструктуру

21. В рамках этого вида деятельности предлагаются решения проблем в плане незамедлительного перехода от туризма, связанного с использованием легкового автомобиля и авиационного транспорта, к дальним экологичным поездкам на общественном транспорте. В его рамках особое внимание уделяется финансовым и техническим аспектам, необходимым для создания устойчивой и развитой железнодорожной инфраструктуры. Среди рассматриваемых проблем — необходимость создания дополнительной и модернизированной железнодорожной инфраструктуры и эффективного использования существующей инфраструктуры, что подчеркивает необходимость комплексного подхода для успешных преобразований в этой области. Рекомендуется:

a) разработать национальное долгосрочное планирование инфраструктуры с учетом интересов и потребностей всех групп туристов, включая необходимые финансовые инструменты, необходимые для обеспечения адекватной инфраструктуры в долгосрочной перспективе;

b) принимать участие в инициативах международного сотрудничества, направленных на гармонизацию и стандартизацию железнодорожной инфраструктуры на международном уровне, например в отношении ширины железнодорожной колеи, размеров туннелей, высоты платформ на станциях, типов электрической тяги и систем команд и управления;

c) отдавать приоритет железнодорожным услугам, наиболее важным для туризма, например ночным поездкам, и повышать их качество и надежность;

d) увеличить пропускную способность и повысить удобство использования основных узлов общественного транспорта с учетом потребностей различных групп туристов, в том числе путем предоставления многоязычных услуг и информации¹⁴.

В. Вид деятельности 3.2: Обеспечить наличие общественного транспорта, отвечающего потребностям туристов

22. Проблема, решаемая в рамках данного вида деятельности, заключается в согласовании стандартов качества для дальних экологичных поездок с точки зрения таких транспортных средств, как поезда и автобусы, с целью сделать их удобным и привлекательным вариантом для более широкого круга лиц и с учетом требований различных групп туристов (см. Область деятельности 1). Этот вид деятельности направлен на повышение общего уровня и привлекательности экологичных поездок, особенно в контексте вариантов использования общественного транспорта для целей мобильности в сфере туризма. Рекомендуется:

¹³ Zlotán Pafféri and Bulcsú Remenyik, “Railways and sustainable tourism” («Железные дороги и устойчивый туризм») (Сообщество европейских железных дорог и компаний по управлению инфраструктурой, 2023 год), URL: www.cer.be/images/MAVEssay_Rail_Sustainable_Tourism.pdf.

¹⁴ Следует отметить работу, проводимую Комитетом по внутреннему транспорту по улучшению информации на железнодорожных станциях и узлах.

a) определить стандарты качества комфорта транспортных средств (подвижного состава и автобусов) для включения в тендеры. Следует уделять особое внимание потребностям туристов, например с точки зрения перевозки багажа (особенно крупногабаритного), удобства сидений, обеспечения питанием, транспортировки велосипедов (см. также Область деятельности 4) и позитивного восприятия семейных поездок;

b) повысить информированность о необходимости использования подвижного состава большой вместимости (например, двухэтажного или с двойной тягой), чтобы повысить качество и надежность услуг для всех групп пользователей;

c) содействовать более тесной увязке разработки стратегий закупок подвижного состава и стратегий развития инфраструктуры, чтобы убедиться, что подвижной состав соответствует потребностям инфраструктуры, и наоборот, с целью обеспечить наличие достаточного количества качественного подвижного состава во всех случаях, где это необходимо.

C. Вид деятельности 3.3: Расширить предложение услуг экологичного транспорта, отражающего потребности туристов

23. Этот вид деятельности направлен на оптимизацию дальних поездок с ориентиром на потребности туристов, удобство маршрутов, сокращение до минимума числа пересадок и адаптацию частоты обслуживания и времени отправления. В его рамках также подчеркивается необходимость сотрудничества с туроператорами и туристическими местами для повышения общей привлекательности и эффективности, рассмотрения нормативных аспектов и повышения качества автобусных услуг и терминалов. Рекомендуется:

a) содействовать планированию маршрутов, удобных для туристов, с меньшим количеством пересадок (что сложно при большом багаже) и более длительными пересадками (например, ночные поезда);

b) способствовать сотрудничеству с железнодорожными компаниями соседних стран для планирования удобных для туристов трансграничных маршрутов;

c) взаимодействовать с туроператорами и туристическими направлениями, чтобы адаптировать частоту обслуживания и время отправления в соответствии с требованиями туристов и предлагать сезонные соединения, отвечающие потребностям туристов;

d) создавать рабочие места в сфере обслуживания в железнодорожной отрасли и обучать имеющийся персонал, чтобы он в большей степени соответствовал требованиям туризма;

e) улучшить автобусное сообщение дальнего следования, их нормативное состояние, сферу и объем обслуживания, а также его качество и надежность. В этой рекомендации особое внимание уделяется проектированию самого автобусного терминала.

D. Вид деятельности 3.4: Обеспечить привлекательность цен и условий продажи билетов

24. В рамках этого вида деятельности рассматриваются коммерческие аспекты общественного транспорта дальнего следования, направленные на повышение конкурентоспособности экологичных видов транспорта. В частности, основное внимание уделяется обеспечению сопоставимости цен и доступности экологичного обслуживания, что соответствует цели сделать экологически благоприятные варианты более привлекательными и доступными для населения. Рекомендуется:

a) содействовать приобретению билетов, удобных для туристов (например, в виде абонементов, трансграничного бронирования и билетов, включающих всю сеть);

b) сотрудничать в разработке привлекательной международной системы тарифов, обеспечивающей согласованность с текущими инициативами в Европейском союзе и охватывающей все виды транспорта, включая авиацию;

c) облегчить долгосрочное планирование индивидуальных поездок по железной дороге, например путем организации публикации расписаний (в бумажном и цифровом виде), с расширенными возможностями бронирования и гибкой системой продажи билетов;

d) работать над созданием региональной и международной системы информации, бронирования и продажи билетов, в том числе путем пропаганды международной системы тарифов;

e) содействовать рекламе в туристических местах, в местных компаниях и в ассоциациях на исходных рынках (т. е. там, откуда едут туристы), чтобы повысить осведомленность, поощряя туристов выбирать активные и общественные виды транспорта при принятии решения о поездке;

f) продвигать мнение о том, что поездки в рамках устойчивого туризма являются частью туристического опыта («Путешествие — это часть отдыха»);

g) поощрять создание национальных туристических агентств на исходных рынках, чтобы способствовать разработке доступных и некоммерческих устойчивых рекомендаций по дальним поездкам для населения.

Е. Вид деятельности 3.5: Обеспечить наличие нормативной базы

25. Этот вид деятельности направлен на обеспечение того, чтобы нормативная и законодательная база для экологичных поездок на дальние расстояния была согласована с политикой на международном и общеевропейском уровнях и с управлением устойчивой мобильностью в сфере туризма¹⁵. В дополнение к управлению спросом на поездки в туристических местах (см. Область деятельности 2) данный вид деятельности предлагает меры более широкого масштаба. Рекомендуется:

a) участвовать в совместной разработке и внедрении нормативных актов, таких как Положение Европейского союза о правах пассажиров железнодорожного транспорта¹⁶ (и связанные с ним нормативные акты) или общие правила эксплуатации авиоперевозок, с целью создания комплексной нормативной базы для экологичных поездок на дальние расстояния;

b) инициировать и проводить кампании по повышению осведомленности, чтобы информировать и просвещать заинтересованные стороны о преимуществах и возможностях экологичных поездок на дальние расстояния в панъевропейском регионе;

c) требовать включения информации об экологическом воздействии в варианты поездок на дальние расстояния;

d) выступать за экологизацию системы налогообложения дальних путешествий на международном уровне (например, в виде налогообложения авиационного топлива).

¹⁵ Федеральное министерство по делам защиты климата, экологии, энергетики, транспорта, инноваций и технологий Австрии, “Austria’s 2030 Mobility Master Plan: The New Climate Action Framework for the Transport Sector: Sustainable – Resilient – Digital” («Генеральный план развития мобильности Австрии до 2030 года: новые рамки деятельности в области климата для транспортного сектора: устойчивый — жизнеспособный — цифровой») (Вена, 2021 год).

¹⁶ См. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32021R0782>.

VII. Область деятельности 4: Использование гибких транспортных систем

26. Растет привлекательность уединенных мест, обещающих спокойствие и близость к природе. Однако в этих местах часто возникают проблемы с логистикой из-за их удаленности от крупных транспортных узлов. Взаимосвязь между транспортом дальнего следования большой вместимости, таким как поезда, и потребностью в индивидуальных решениях для прибытия в удаленные туристические места указывает на важный аспект устойчивой мобильности в сфере туризма. Обеспечение плавного перехода от междугороднего сообщения к местному (полу)общественному транспорту имеет жизненно важное значение для развития экологически ответственного туризма. Весьма важны региональные и местные решения для «последней мили», на которой приезжие завершают свое путешествие. Помимо нормативной базы и финансовых инструментов эти решения, организуемые региональными и местными заинтересованными сторонами, требуют существенной поддержки со стороны национальных властей. В указанном контексте поддержка национальных властей становится решающим фактором для определения стандартов качества и данных для информационных услуг. Интеграция услуг по требованию, гибких транспортных систем (например, систем «вызови автобус», маршрутных такси, решений для совместной мобильности) в системы информирования о поездках имеет первостепенное значение (см. Область деятельности 6)¹⁷.

A. Вид деятельности 4.1: Обеспечить наличие всеобъемлющей стратегической и нормативной базы

27. В рамках данной деятельности рассматриваются проблемы, связанные с внедрением гибких транспортных систем, включая необходимость четких определений, согласованных на международном уровне, с учетом сложности гибких транспортных систем, что нашло отражение в национальных правилах. Она направлена на получение нормативной поддержки инициатив по созданию гибких транспортных систем и на формирование общепринятого взгляда на гибкие транспортные системы как на инновационные коллективные транспортные решения. Рекомендуется:

- a) поддерживать гибкие транспортные системы на законодательном уровне путем подготовки однозначных определений систем и положений в национальных законах для включения гибких транспортных систем в системы общественного транспорта;
- b) разработать конкретные национальные рекомендации по гибким транспортным системам в общественном транспорте в контексте действующего законодательства;
- c) способствовать интеграции гибких транспортных систем в стратегические документы и руководства по транспорту и устойчивой мобильности¹⁸ (и увязывать их с программами финансирования) (см. Вид деятельности 4.3: Создать жизнеспособную экономическую основу);
- d) призвать региональные и международные институты напрямую рассматривать гибкие транспортные системы как возможные решения в определенных обстоятельствах в стратегических документах, а также определить гибкие транспортные системы как одну из новых форм коллективного транспорта.

¹⁷ Многие из приведенных ниже рекомендаций по созданию гибкой транспортной системы вытекают из проекта Европейского союза и ИНТЕРРЕГ «Последняя миля». Interreg Europe (2023), “Last Mile” («Последняя миля»), URL: projects2014-2020.interregeurope.eu/lastmile/.

¹⁸ Например, Стратегия Европейского союза по устойчивой и «умной» мобильности, планы по устойчивой мобильности в городах и регионах, национальные стратегии по устойчивой мобильности.

В. Вид деятельности 4.2: Обеспечить наличие надежной институциональной основы

28. Основные проблемы, связанные с созданием надежной институциональной основы для гибких транспортных систем, включают отсутствие четких операционных стандартов, низкий уровень сотрудничества между различными секторами, необходимость в эффективных государственно-частных партнерствах и потребность в скоординированной интеграции гибких транспортных систем в национальную систему общественного транспорта. Рекомендуется:

а) инициировать межсекторальное сотрудничество (с привлечением экспертов по транспорту, туризму и окружающей среде на местном, региональном и национальном уровнях) для эффективного управления гибкими транспортными системами и их организации, например путем создания форматов для обмена информацией и передовым опытом внутри регионов и между ними;

б) внедрить законодательные положения, способствующие развитию государственно-частных партнерств, для обеспечения бесперебойного сотрудничества между региональными и местными властями и частными заинтересованными сторонами;

в) выступать за координацию всех видов перевозок (как гибких транспортных систем, так и традиционных систем общественного транспорта), продвигая комплексный подход к решению проблемы мобильности;

г) укреплять институциональную базу на региональном или национальном уровне с более широким видением комплексного планирования общественного транспорта, включая стандарты технологий, операций и качества данных.

С. Вид деятельности 4.3: Создать жизнеспособную экономическую основу

29. Финансовая устойчивость гибких транспортных систем осложняется необходимостью эффективно удовлетворять потребности в мобильности в сельских районах и регионах с сезонными колебаниями в загруженности транспортной системы. Таким образом, доступность туристических направлений, особенно в сельской местности, с помощью (полу)общественных видов транспорта требует финансовых инструментов, которые способствуют их функционированию. Национальные власти играют решающую роль в согласовании стратегического финансового планирования с региональными проблемами, обусловленными потребностями мобильности в сфере туризма. Рекомендуется:

а) включить гибкие транспортные системы в национальные финансовые планы развития транспорта, чтобы обеспечить первоначальное финансирование для поддержки внедрения и эксплуатации таких систем;

б) содействовать созданию условий для совместного финансирования путем развития сотрудничества между национальными и региональными финансовыми инструментами на среднесрочную и долгосрочную перспективу, обеспечивая финансово устойчивое функционирование гибких транспортных систем;

в) создать программы поддержки, в которых приоритетное внимание уделяется комплексной финансовой помощи гибким транспортным системам в малонаселенных районах, разбросанных поселениях и регионах с высоким сезонным движением, обеспечивая их устойчивую жизнеспособность.

D. Вид деятельности 4.4: Организовать мероприятия по повышению осведомленности

30. Этот вид деятельности направлен на решение проблемы ограниченной осведомленности и информированности о гибких системах мобильности среди местных жителей, туристов и заинтересованных сторон. Таким образом, в рамках данного вида деятельности необходимо эффективно информировать о преимуществах гибких транспортных систем для их стратегического продвижения и преодоления первоначального сопротивления среди заинтересованных сторон и в практике обеспечения мобильности. Рекомендуется:

- a) содействовать развитию гибких транспортных систем путем повышения осведомленности и снижения барьеров между местными жителями, туристами и соответствующими заинтересованными сторонами из муниципалитетов, а также секторов транспорта и туризма;
- b) разработать и запустить стратегические кампании, направленные на продвижение инициатив, подчеркивающих преимущества гибких транспортных систем в сельских туристических районах и других туристических местах;
- c) интегрировать гибкие транспортные системы в тематику мероприятий и активно участвовать в них, тесно увязывая повествование с системой для повышения осведомленности и признания;
- d) поощрять сотрудничество заинтересованных сторон, способствуя развитию партнерства между национальными властями, муниципалитетами и предприятиями для совместного внедрения и повышения осведомленности о гибких транспортных системах для их эффективного использования.

VIII. Область деятельности 5: Велосипедные и пешие прогулки как часть туристического опыта

31. Поощрение активных видов транспорта имеет большое значение для национальных властей, стремящихся повысить устойчивость мобильности. Это касается как пеших и велосипедных прогулок как форм повседневной мобильности, так и пешего и велосипедного туризма как устойчивых видов мобильности в сфере туризма. Такие мероприятия обеспечивают глубокую связь с ландшафтами, городскими пейзажами и культурным наследием, способствуя восприятию и погружению. Более половины людей, которые садятся на велосипед на несколько дней во время отпуска, впоследствии чаще используют его в повседневной жизни¹⁹. Кроме того, доказано, что велосипедный туризм способствует развитию местной экономики, поскольку велосипедисты тратят больше, а их расходы остаются в местных общинах. По оценкам Европейской федерации велосипедистов, 2,3 млрд велосипедных поездок в год приносят значительную экономическую выгоду в размере 44 млрд евро, что связано с универсальностью²⁰ велосипедных и пеших прогулок, рассчитанных на круглогодичное использование. Это обеспечивает альтернативную форму туризма, особенно полезную для регионов с традиционно сезонным туризмом. В Общеευропейском плане комплексного развития велосипедного движения²¹ целая глава посвящена рекомендациям по развитию велосипедного туризма.

¹⁹ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), “ADFC-Radreiseanalyse 2022”, URL: www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2022, 16 March 2022 (только на немецком языке).

²⁰ Европейская федерация велосипедистов, “The benefits of cycling: Unlocking their potential for Europe” («Преимущества езды на велосипеде: раскрытие его потенциала для Европы») (не издано, 2018 год).

²¹ Федеральное министерство по делам защиты климата, экологии, энергетики, транспорта, инноваций и технологий Австрии, «Общеευропейский план комплексного развития велосипедного движения: пятое Совещание высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, май 2021 года» (Вена, 2021 год). URL: unece.org/info/publications/pub/376488.

A. Вид деятельности 5.1: Укрепить пешеходную и велосипедную инфраструктуру для мобильности в сфере туризма

32. В рамках этого вида деятельности подчеркивается важнейшая роль национальных властей в координации действий с региональными и местными администрациями в целях создания комплексной и высококачественной инфраструктуры активной мобильности. В нем признается необходимость сотрудничества на различных административных уровнях, с участием различных секторов и департаментов, а также подчеркивается важность взаимодействия с общеевропейскими сетями для улучшения процесса планирования и продвижения опыта экотуризма. Рекомендуется:

- a) укреплять сотрудничество между национальными органами, занимающимися вопросами активной мобильности и туризма;
- b) сотрудничать с национальными, региональными и местными органами власти, а также с сектором туризма для создания сетей, разработки общих стратегий и обмена данными о велосипедистах и пешеходах;
- c) создавать привлекательные, безопасные и удобные маршруты, а также предоставлять услуги, такие как питание, проживание, прокат велосипедов и ремонтные мастерские;
- d) обеспечить доступность достопримечательностей пешком и на велосипеде (привлекательная мобильность в пределах места назначения);
- e) планировать и координировать развитие инфраструктуры и управление ею, создавать и поддерживать местные, региональные, национальные и европейские сети;
- f) стандартизировать инфраструктуру для велосипедистов и пешеходов; принять и внедрить национальные руководящие принципы для знаков и сигналов в сетях, а также международные конвенции и стандарты.

B. Вид деятельности 5.2: Обеспечить мультимодальность — связь активной мобильности и общественного транспорта

33. В рамках этого вида деятельности предлагаются решения по обеспечению доступности пешеходных и велосипедных маршрутов с акцентом на интеграцию в сети общественного транспорта. В нем особое внимание уделяется поощрению распространения удобных для велосипедистов функций на общественном транспорте, координации с общественным транспортом в целях совершения поездок «туда и обратно», а также подчеркивается важность общенациональных схем проката велосипедов и доступных велосипедных парковок для повышения устойчивости мобильности в сфере туризма. Рекомендуется:

- a) поощрять развитие интермодального сообщения путем увеличения числа мест для перевозки велосипедов в поездах, автобусах и на судах, стандартизации устройства транспортных средств, а также с помощью повышения привлекательности услуг по продаже билетов и онлайн-бронированию;
- b) содействовать развитию велосипедных парковок на станциях, соединяя станции с сетями и инфраструктурой для велосипедистов и пешеходов;
- c) поддерживать услуги по прокату велосипедов, создавая и регулируя такие услуги, уделяя особое внимание упрощению порядка взятия в прокат с возвратом в другом месте в разных регионах, поддержке совместного использования велосипедов на этапах «первой/последней миль» и одобрению государственных общенациональных схем проката велосипедов;
- d) поддерживать структурированное планирование, обеспечивать наличие стандартов качества, а также схем финансовой поддержки для облегчения парковки и проката велосипедов на вокзалах.

С. Вид деятельности 5.3: Обеспечить сбор данных — мониторинг и анализ развития активного туризма

34. Этот вид деятельности направлен на решение проблем, связанных с отсутствием обоснованного планирования и согласования целей, путем пропаганды основанного на данных подхода. В нем подчеркивается важность такого подхода и пропагандируется сбор и использование информации о потоках, предпочтениях и привычках велосипедистов и пешеходов для улучшения понимания и стратегического продвижения этих специфических видов туристической деятельности. Рекомендуется:

- а) собирать и анализировать данные о количестве, протяженности и использовании маршрутов, о восприятии качества инфраструктуры и предлагаемых услуг, а также о привычках и предпочтениях туристов;
- б) определять и анализировать различные показатели, которые дают информацию для разработки стратегий активной мобильности как части туристического опыта;
- в) распространять и публиковать данные и результаты анализа.

Д. Вид деятельности 5.4: Усилить управление активной мобильностью и ее организацию

35. В рамках данного вида деятельности решается задача создания основы для сотрудничества, подчеркивается роль национальных властей в координации и укреплении сотрудничества между государственными органами управления, частными структурами, включая туристские предприятия, а также природоохранными агентствами, региональными разработчиками, учреждениями здравоохранения и гражданами в целях продвижения стратегий активной мобильности среди различных заинтересованных сторон. Активное участие частного сектора необходимо по причине его финансовой мощи и инновационного потенциала для достижения общих целей, облегчения обмена между лицами, принимающими решения, повышения эффективности, использования синергетического эффекта и предотвращения дублирования усилий. Рекомендуется:

- а) координировать различные уровни государственного управления при осуществлении их уникальных полномочий с использованием межсекторального подхода (при необходимости — иерархического), используя при этом синергетический эффект и избегая дублирования усилий;
- б) содействовать обмену знаниями между государственными и частными заинтересованными сторонами для принятия эффективных решений;
- в) обеспечить активное участие частных заинтересованных сторон в привлечении инвестиций и инноваций в данный сектор.

IX. Область деятельности 6: Использование мультимодальной информации о поездках (системы) — требования туристов

36. Мультимодальные транспортные системы позволяют использовать различные виды перевозок в зависимости от их пригодности для различных целей и особенностей поездки. Таким образом, они предоставляют путешественникам разнообразные варианты и снижают зависимость от личного автотранспорта. Однако растущий выбор также усложняет ситуацию, требуя сотрудничества между многочисленными поставщиками транспортных услуг, действующими в условиях различных систем, механизмов и нормативной базы, чтобы обеспечить привлекательные решения для путешественников. Например, Европейский союз решил эту проблему с помощью нормативных актов, обязывающих государства-члены создавать национальные пункты доступа, требующих от транспортных операторов принятия конкретных

стандартов данных и обеспечивающих предоставление маршрутной информации, что является важнейшей основой для поставщиков транспортных услуг или посредников, предоставляющих путешественникам необходимую информацию²² для передвижения в рамках мультимодальных транспортных систем.

A. Вид деятельности 6.1: Предоставлять удобную и доступную информацию о мульти- и интермодальных поездках

37. Туристы, которые часто не знакомы с туристическими местами и вариантами транспорта, часто не имеют доступа к достоверной информации о своих путешествиях в режиме реального времени²³. Содействие обмену данными между различными поставщиками транспортных услуг в рамках мультимодальной цепочки помогает донести до путешественников информацию о поездке в комплексном виде. Если такие данные доступны в достаточном качестве, то и информация будет более достоверной. Это повышает готовность туристов воспользоваться общественным или коллективным транспортом. Рекомендуется:

- a) определить стандарты качества и требования к информации в реальном времени и сделать доступными данные (например, время прибытия или отправления, пересадки на поезд или автобус, задержки, отмены и альтернативные варианты поездок);
- b) поддержать пилотные мероприятия, инициативы и сотрудничество по расширению возможностей мультимодальных поездок между поставщиками услуг транспорта и мобильности (например, финансовые стимулы и награды за решения в области устойчивой мобильности в сфере туризма) и поставщиками туристических услуг;
- c) поощрять поставщиков транспортных услуг и услуг мобильности к сотрудничеству и обмену соответствующими данными для повышения доступности и надежности информации о поездках (например, о национальных вариантах перевозок и международных направлениях) в рамках мультимодальных транспортных цепочек.

B. Вид деятельности 6.2: Содействовать состыковке данных

38. Данные о мобильности различных поставщиков услуг мобильности во многих случаях не связаны между собой из-за большого количества и неоднородности участников, их различных стандартов данных и различий в имеющихся данных. В таких случаях существующие предложения о перевозке могут быть недоступны для путешественников, поскольку поставщики могут размещать на своих платформах только собственные предложения. Из-за большей неоднородности участников в мультимодальной системе эта проблема становится все более ощутимой. Туристы зачастую менее осведомлены о различных вариантах и возможностях перемещения в рамках мультимодальной транспортной системы и поэтому в большей степени зависят от поставщиков услуг, которые предлагают им наилучшие решения с учетом их потребностей. Рекомендуется:

- a) установить международно признанные и согласованные стандарты для состыковки данных с учетом права собственности на данные и их безопасности;

²² Европейский парламент (2017 год), Делегированный регламент Комиссии (ЕС) 2017/1926 от 31 мая 2017 года, дополняющий Директиву 2010/40/EU Европейского парламента и Совета в отношении предоставления мультимодальных информационных услуг о поездках в пределах ЕС, «Официальный вестник Европейского союза», L 272 (2017 год), сс. 1–13 оригинала.

²³ Например, стоимость и порядок бронирования, время в пути, необходимые проездные документы, срок действия билета при мультимодальной поездке, необходимость бронирования, перевозка багажа и велосипедов, безбарьерный доступ, пешеходные дорожки, время пересадки с одного вида транспорта на другой, услуги на станции, перебои в поездке и альтернативные варианты.

b) определить требования к данным и стандарт высокого качества данных (например, конкретные наборы и форматы данных) на национальном и международном уровнях для получения надежной и точной информации о мультимодальных и интермодальных перевозках;

c) обеспечить эффективные структуры управления и вспомогательные схемы (например, финансовую поддержку);

d) поощрять свободный от дискриминации доступ к данным для расширения возможностей мультимодальных перевозок.

C. Вид деятельности 6.3: Включать варианты мультимодальных и интермодальных поездок в планы поездок

39. В настоящее время планы поездок транспортных компаний часто включают только те виды транспорта, которыми они управляют, что создает проблему для комплексных вариантов мультимодальных поездок как на национальном, так и на международном уровне. С учетом растущей сложности различных видов транспорта и туристических услуг, таких как прокат велосипедов, такси/маршрутные автобусы, камеры хранения багажа и различные часы работы служб, для эффективной интеграции не хватает состыковки данных в реальном времени и информации об отклонениях. Рекомендуется:

a) создать надежную основу для обеспечения беспрепятственного подключения и обмена данными (например, информационную ребрендинговую платформу);

b) поощрять поставщиков транспортных услуг и услуг мобильности на всех уровнях к сотрудничеству на национальном уровне, подключению своих данных и предоставлению экологичных мультимодальных транспортных услуг;

c) обеспечить предоставление данных в режиме реального времени, информации о сбоях, отклонениях и маршрутах, а также геоданных для облегчения планирования поездок путем инвестирования в передовые технологические системы, внедрения комплексного обмена данными и протоколов, развития сотрудничества с соответствующими заинтересованными сторонами для создания надежной и взаимосвязанной информационной экосистемы;

d) оказывать поддержку решениям по планированию путешествий, продаже билетов, бронированию, оформлению и предоставлению туристической информации через открытый прикладной программный интерфейс с учетом разнообразных туристических предложений для повышения эффективности и доступности.

X. Область деятельности 7: Интеграция услуг в области устойчивой мобильности в пакеты туристических услуг, маркетинг и коммуникацию

40. Национальные власти и туристические организации могут внести свой вклад в поощрение устойчивой мобильности в сфере туризма в рамках предлагаемых пакетов услуг. Они могут разработать схемы сертификации для признания операторов, предоставляющих экологичные туристические услуги. Кроме того, власти могут проводить кампании по повышению осведомленности, чтобы подчеркнуть экологические преимущества таких перевозок и стимулировать их использование. Программы обучения позволяют поставщикам услуг быть хорошо осведомленными о вариантах экологичных поездок. Сотрудничество с заинтересованными сторонами, международная пропаганда и стратегический маркетинг способствуют формированию более экологичной индустрии туризма.

A. Вид деятельности 7.1: Включить устойчивую мобильность в схемы сертификации и маркировки для целей туризма

41. Этот вид деятельности направлен на решение сложных задач по сертификации пакетов услуг устойчивого туризма, которые включают в себя различные услуги, такие как способы передвижения, размещение, программы отдыха и питание. Разнообразный характер этих услуг делает процесс сертификации сложным, требующим активного участия национальных и региональных правительств для оценки и продвижения схем сертификации, обеспечения их надежности и эффективности. Рекомендуется:

- a) использовать и продвигать существующие схемы сертификации (например, «зеленое» размещение, экоэтикетки), одновременно разрабатывая новые стандарты для сертификации пакетов услуг устойчивого туризма;
- b) предоставить туроператорам цифровые инструменты для расчета и сравнения выбросов диоксида углерода при использовании различных пакетов туристических услуг и способов перемещения;
- c) поощрять разработку международных и национальных методологий сертификации, позволяющих сравнивать, сопоставлять и ранжировать предложения о поездках на основе принципов устойчивого развития с учетом интересов туристов;
- d) стимулировать финансирующие организации к тому, чтобы предлагать льготы для услуг экологичного или сертифицированного «зеленого» туризма в заявках на финансирование и в схемах субсидирования, обеспечивая финансовые стимулы для сертифицированных операторов.

B. Вид деятельности 7.2: Поощрять устойчивую мобильность в национальных кампаниях по коммуникации и продвижению туризма

42. Этот вид деятельности направлен на удовлетворение потребности в поощрении устойчивой мобильности в сфере туризма. Национальные или региональные туристические агентства и организации по управлению туристическими местами должны стремиться интегрировать вопросы устойчивого развития, включая мобильность, в рекламные кампании, чтобы активно поощрять и выделять действия по борьбе с изменением климата, стремясь к тому, чтобы приезжие лучше осознавали, какой углеродный след они оставляют во время своего отдыха. Таким образом, они будут способствовать решению проблемы изменения климата в секторе туризма. Рекомендуется:

- a) интегрировать вопросы устойчивой мобильности в национальные и международные кампании по развитию туризма;
- b) продвигать пакеты экологичных путешествий в рамках коммуникационных и рекламных кампаний, проводимых правительствами, государственными учреждениями, национальными туристическими организациями, организациями по управлению туристическими местами и государственными транспортными компаниями;
- c) внедрять маркетинговые стратегии, благоприятствующие экологичным способам передвижения, с одновременным указанием на неустойчивый характер других;
- d) включать в сообщения сравнение углеродного следа для различных видов транспорта.

С. Вид деятельности 7.3: Распространять информацию и оказывать поддержку обучению

43. Данный вид деятельности направлен на удовлетворение потребности в достаточной информированности и осведомленности предприятий туристского сектора об услугах в области устойчивой мобильности. Рекомендуется:

a) демонстрировать положительные примеры, тематические исследования и практику, чтобы занимающиеся вопросами туризма стороны имели представление о продуктах и пакетах услуг для устойчивой мобильности в сфере туризма;

b) оказывать поддержку туроператорам в разработке новых продуктов и предложений для устойчивой мобильности;

c) предоставить возможности для обучения заинтересованных в туризме сторон и туроператоров, желающих внедрить практику устойчивой мобильности. Рекомендуется также оказывать поддержку в получении сертификатов и маркировки, проводить рабочие совещания, вебинары, информационные дни и учебные поездки, разрабатывать наборы инструментов и методические материалы;

d) поощрять и вознаграждать экологически благоприятную практику с помощью прогрессивных налоговых мер, стимулирующих использование предложений по обеспечению устойчивой мобильности.

Приложение

Глоссарий

1. Под «гибкими транспортными системами» (или гибкими транспортными услугами) в настоящем документе понимаются инновационные транспортные решения по требованию, например, на этапе «последней мили» в туристическом регионе (например, системы заказа автомобиля или автобуса по телефону, услуги маршрутного такси и решения в виде совместной мобильности). Такие системы обычно дополняют массовый транспорт и не имеют фиксированных маршрутов, остановок и расписаний. Таким образом, они способны удовлетворить потребности в мобильности пользователей в районах с низким уровнем спроса и в периоды низкого спроса (например, в выходные и праздничные дни).
2. «Походы» (в отличие от ходьбы) предполагают более сложные и ориентированные на природу перемещения на большие расстояния и по разной местности.
3. Под «мобильностью» понимаются потребности и желания людей перемещаться из одного места в другое, а также модели и выбор, которые они делают в процессе своего передвижения, включая виды перевозок, частоту и расстояние поездок и т. д.
4. «Управление мобильностью»²⁴ — это концепция, направленная на развитие экологичного транспорта и управление спросом на использование автомобилей путем изменения отношения и поведения путешественников. В основе управления мобильностью лежат такие «мягкие» меры, как информирование и коммуникация, организация услуг и координация деятельности различных партнеров. Мягкие меры чаще всего повышают эффективность «жестких» мер в сфере городского транспорта (например, строительство новых трамвайных линий, новых дорог и новых велосипедных дорожек). Меры по управлению мобильностью (по сравнению с жесткими мерами) не обязательно требуют значительных финансовых вложений и могут иметь высокое соотношение выгод и затрат.
5. «План устойчивой городской мобильности» — это стратегический план, направленный на удовлетворение потребностей населения и предприятий в мобильности в городах и их окрестностях в интересах повышения качества жизни. Он опирается на существующую практику планирования и должным образом учитывает принципы интеграции, участия и оценки²⁵.
6. «Транспорт» как отрасль экономики предполагает перемещение людей и грузов между различными местами с помощью разных видов транспорта, таких как автомобильный, железнодорожный, воздушный и морской.
7. «Перевозки» — это деятельность по обеспечению и наличию инфраструктуры и услуг, связанных с перемещением людей (и товаров).
8. «Туризм» — это социальное, культурное и экономическое явление, которое подразумевает перемещение людей в страны или места за пределами их привычной среды обитания в личных или деловых/профессиональных целях. Таких людей называют «приезжими» (они могут быть как туристами, так и экскурсантами, резидентами или нерезидентами), при этом туризм связан с их деятельностью, часть которой включает в себя расходы на туризм²⁶.

²⁴ Европейская платформа по управлению мобильностью, “Mobility Management” («Управление мобильностью») (2024 год), URL: epomm.eu/about/mobility-management.

²⁵ Европейская комиссия, “Mobility and Transport” («Мобильность и транспорт»), “Sustainable urban mobility” («Устойчивая городская мобильность») (2024 год), URL: transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility_en?prefLang=de.

²⁶ Всемирная туристская организация Организации Объединенных Наций, “Glossary of tourism terms” («Глоссарий туристских терминов») (2024 год), URL: www.unwto.org/glossary-tourism-terms.

9. «Под мобильностью в сфере туризма» в настоящем документе понимается именно поведение туристов и приезжих в плане мобильности. Виды транспортной деятельности, связанные с сектором туризма, такие как перевозка товаров или рабочей силы, в данном документе не рассматриваются.

10. «Ходьба» (в отличие от походов), как правило, носит более непринужденный характер и подходит для преодоления коротких, повседневных расстояний в городских или сельских условиях.
