

Партнерства ОПТОСОЗ



ПРИМЕЧАНИЕ

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района, или их властей или относительно делимитации их границ.

ОГОВОРКА

В настоящей публикации изложены мнения авторов, и они необязательно отражают мнения, которых придерживается или которые одобряет Организация Объединенных Наций.

Авторское право © Организация Объединенных Наций, 2019 год

Все права защищены.

Никакая часть настоящего издания не может для целей продажи воспроизводиться, закладываться в поисковую систему или передаваться в любой форме или любыми средствами, включая электронные, электростатические, механические, магнитные, фотокопировальные или иные средства, без получения предварительного письменного разрешения от Организации Объединенных Наций.

ECE Information Unit
Palais des Nations
CH-1211 Geneva 10
Switzerland

Телефон: +41 (0)22 917 44 44
Факс: +41 (0)22 917 05 05
Электронная почта: unece_info@un.org
Веб-сайт: <http://www.unece.org>

Актуальность информации по
состоянию на 20 декабря 2018 года.

ECE/AC.21/6

ИЗДАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
eISBN 978-92-1-047684-3

ПРЕДИСЛОВИЕ

С момента своего создания в 2002 году Общеευропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) объединяет усилия ключевых участников, направленные на достижение общей цели – обеспечение устойчивого и благоприятного для здоровья транспорта. Правительственные должностные лица из числа представителей секторов транспорта, здравоохранения и окружающей среды, местные органы власти, частные компании, межправительственные и неправительственные организации и другие заинтересованные стороны признали особую роль, которую все они должны сыграть ради того, чтобы интеграция секторальной политики была реализована на практике. Преобразование международных обязательств в действия на национальном и местном уровнях является основной практической задачей и представляет собой наивысший приоритет ОПТОСОЗ. Отдел по вопросам окружающей среды и Отдел устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, а также Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения удостоены чести совместно обслуживать ОПТОСОЗ.

Спустя более чем 15 лет с момента создания ОПТОСОЗ она по-прежнему демонстрирует свою актуальность в качестве платформы для стимулирования и поддержки преобразований, нацеленных на обеспечение устойчивости, а также для оказания помощи государствам-членам в их усилиях по осуществлению своих обязательств в отношении обеспечения устойчивого и благоприятного для здоровья транспорта. Особенно актуальными являются их обязательства по осуществлению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и ее целей в области устойчивого развития, Парижского соглашения об изменении климата и Новой программы развития городов.

В течение нескольких лет в рамках ОПТОСОЗ были созданы механизмы осуществления, призванные поддержать работу государств-членов. Одним из примеров таких механизмов являются партнерства ОПТОСОЗ. Благодаря партнерствам ОПТОСОЗ, число которых на момент подготовки настоящей публикации составляет шесть, государства-члены и другие заинтересованные стороны могут совместно осуществлять детальную проработку конкретных вопросов и разрабатывать инструменты, методы и другие ресурсы для оказания поддержки в осуществлении политики.

Спустя десять лет с момента их создания эти партнерства по-прежнему вызывают интерес со стороны государств-членов и заинтересованных сторон, поскольку они затрагивают широкий круг вопросов, варьирующихся от транспортного и городского планирования до создания «зеленых» рабочих мест и развития устойчивого туризма.

В настоящей публикации представлены итоги работы партнерств и достигнутые ими результаты, и она обеспечит солидную основу для обсуждения дальнейшей работы партнерств, которое состоится в ходе пятого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Вена, 22–24 октября 2019 года).

Ольга АЛЬГАЕРОВА

Исполнительный секретарь
Европейская экономическая комиссия
Организации Объединенных Наций

Жужанна ЯКАБ

Директор
Европейского регионального бюро ВОЗ

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	III
Выражение признательности	VI
Основные сокращения и аббревиатуры	VII
I. Введение	1
Справочная информация	1
ОПТОСОЗ и ее приоритетные цели	1
II. Партнерства ОПТОСОЗ	3
У истоков создания партнерств	3
Учреждение и функционирование партнерств	4
Партнеры ОПТОСОЗ	4
Действующие в настоящее время партнерства	4
III. Партнерство по инструментам экономической оценки пользы для здоровья (HEAT)	7
IV. Партнерство по развитию велосипедного движения	12
V. Партнерство по эковожждению	15
VI. Партнерство по созданию рабочих мест в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта	20
VII. Партнерство по интеграции целей в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в стратегии городского развития и территориально-пространственного планирования	27
VIII. Партнерство «ТРАНСДУНАЙ»	29
IX. Резюме	33
Приложение	37

СПИСОК ТАБЛИЦ

Партнерства ОПТОСОЗ и реализуемые в их рамках приоритетные цели	6
---	---

СПИСОК ДИАГРАММ

Диаграмма I. Девять примеров того, что могут представлять собой рабочие места в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта	24
Диаграмма II. Категории рабочих мест в сфере велосипедного транспорта, выявленные в ходе второго этапа исследования.....	25
Диаграмма III. Схема проекта «Transdanube.Pearls»	29
Диаграмма IV. Варианты транспортного сообщения между достопримечательностями («жемчужинами»), удовлетворяющие принципам устойчивости	30
Диаграмма V. Публикации в социальных сетях, посвященные проекту «Transdanube.Pearls»	32

ВЫРАЖЕНИЕ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТИ

Данная публикация была подготовлена в рамках Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ).

Сотрудники секретариата (Отдел по вопросам окружающей среды и Отдел устойчивого транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК), а также Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения) смогли подготовить настоящую публикацию благодаря информации, предоставленной участниками партнерств, в частности Австрией, Российской Федерацией, Францией, Швейцарией и Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде.

Члены Бюро ОПТОСОЗ – Роберт Талер (Австрия), Нино Тхилава (Грузия), Вигдис Роннинг (Норвегия), Ион Шалару (Республика Молдова), Михаил Кокубовски (Северная Македония), Бильяна Филипович (Сербия), Жюльен Фернандес (Франция), Маттиас Риндеркнехт (Швейцария) – представили свои комментарии к первоначальному проекту этой публикации.

В подготовке данной публикации также принимали участие стажеры ЕЭК Иванна Колисник, Мартина Оттобони и Лавиния Джулия Помарико.

ОСНОВНЫЕ СОКРАЩЕНИЯ И АББРЕВИАТУРЫ

ЕЭК	Европейская экономическая комиссия
ForFITS	Инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта»
HEAT	Инструмент экономической оценки пользы для здоровья
МОТ	Международная организация труда
НПО	Неправительственная организация
NTHEAP	Национальный план действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья
ОЭСР	Организация экономического сотрудничества и развития
Проект PASTA	Проект «Физическая активность на основе устойчивого транспорта»
ОПТОСОЗ	Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья
«ТРАНСДУНАЙ»	Партнерство по экологически чистой мобильности в сферах досуга и туризма
ЮНЕП	Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде
ВОЗ	Всемирная организация здравоохранения
ЕРБ ВОЗ	Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения



I. ВВЕДЕНИЕ

СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

В 2002 году, когда была создана Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), государства – члены Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК) и Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) признали важность межсекторальной работы для решения таких ключевых вопросов, как загрязнение воздуха, безопасность дорожного движения, шум, изменение климата, обеспечение устойчивости и потенциальное влияние немоторизованного транспорта на укрепление здоровья.

С тех пор ОПТОСОЗ обеспечивает уникальную политическую платформу, поощряющую применение государствами-членами в общеввропейском регионе комплексного стратегического подхода к обеспечению устойчивых и благоприятных для здоровья транспортных услуг и мобильности.

Благодаря динамичной сети представителей государств-членов, научных учреждений, гражданского общества и экспертов в рамках ОПТОСОЗ обеспечивается участие на равной основе всех трех секторов, что позволяет правительствам добиваться улучшения понимания проблем в области здравоохранения и охраны окружающей среды в связи с деятельностью транспортного сектора. Кроме того, ОПТОСОЗ позволяет правительствам извлекать пользу из возможностей, которые сулят стратегии развития устойчивого и благоприятного для здоровья транспорта, в целях содействия достижению наивысшего уровня здоровья и благосостояния для всех, улучшения состояния окружающей среды и повышения эффективности транспорта.

Государства-члены определили пять приоритетных целей ОПТОСОЗ, на которые следует ориентироваться при включении в транспортную политику соображений, связанных с охраной окружающей среды и здравоохранением.

Партнерства ОПТОСОЗ

Для того чтобы содействовать достижению приоритетных целей ОПТОСОЗ, государства-члены определили механизмы осуществления. Одним из таких механизмов являются партнерства ОПТОСОЗ.

Деятельность партнерств ОПТОСОЗ сосредоточена на конкретных технических аспектах реализации и в случае необходимости позволяет выходить за рамки трех задействованных секторов, для чего в них указывается роль других секторов и заинтересованных сторон. Так, для понимания экономических преимуществ, связанных с развитием устойчивого и благоприятного для здоровья транспорта, Партнерство по созданию рабочих мест в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта обращается за помощью экспертов-экономистов.

Настоящая публикация

Цель настоящей публикации – представить информацию о партнерствах ОПТОСОЗ, их работе и достижениях за первые десять лет, прошедшие с момента их создания.

Описание партнерств позволит читателям ознакомиться со следующими аспектами их работы:

- **спектр затрагиваемых ОПТОСОЗ тем;**
- **обязательства государств-членов и заинтересованных сторон;**
- **заинтересованные стороны, которые на сегодняшний день уже приняли участие в работе.**

Кроме того, настоящая публикация призвана обобщить накопленный на настоящий момент опыт и побудить потенциальных новых партнеров присоединиться к существующим партнерствам или принять участие в создании новых партнерств.

ОПТОСОЗ И ЕЕ ПРИОРИТЕТНЫЕ ЦЕЛИ

ОПТОСОЗ представляет собой межсекторальные и межправительственные стратегические рамки, ориентированные на поощрение стратегий развития мобильности и транспорта, учитывающие аспекты, связанные с охраной окружающей среды и здравоохранением.

ОПТОСОЗ охватывает секторы транспорта, охраны здоровья и окружающей среды 56 государств-членов, включая межправительственные организации и гражданское общество. Секретариатское обслуживание ОПТОСОЗ обеспечивают ЕЭК (Отдел по вопросам окружающей среды и Отдел устойчивого транспорта) и Европейское региональное бюро ВОЗ.

Приоритетные цели ОПТОСОЗ соответствуют приоритетным направлениям работы, о которых договорились государства – члены ОПТОСОЗ. Первые четыре приоритетные цели были сформулированы в 2009 году в ходе третьего Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья, проходившего в Амстердаме (Нидерланды). На четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Париж, 2014 год) государства-члены приняли решение о добавлении пятой приоритетной цели.

ПРИОРИТЕТНЫЕ ЦЕЛИ ОПТОСОЗ:

ЦЕЛЬ 1. Содействовать устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья, направляя ресурсы в следующие области: транспортная инфраструктура, способствующая безопасности, экологической устойчивости и здоровью, а также обладающая максимальным потенциалом для создания рабочих мест (включая железнодорожный и легкорельсовый городской транспорт); экологически чистый и эффективный общественный транспорт с удобной системой интермодальных связей; меры обеспечения безопасности дорожного движения; инфраструктура для физически активных и экологически безопасных форм передвижения.

ЦЕЛЬ 2. Обеспечивать экологически устойчивую мобильность и содействовать развитию более эффективных транспортных систем путем содействия разработке схем управления мобильностью для предприятий и организаций, школ, в сфере отдыха и развлечений, в местных сообществах и городах, повышения уровня информированности о различных вариантах обеспечения мобильности посредством улучшения координации между процессами территориального и транспортного планирования и содействия применению информационных технологий.

ЦЕЛЬ 3. Снизить выбросы парниковых газов и атмосферных загрязнителей транспортного происхождения, а также уровни транспортного шума путем содействия росту доли транспортных средств с нулевым или низким уровнем вредных выбросов в окружающую среду, более широкому использованию топлива на основе возобновляемых источников энергии; содействия переходу на экологически чистые виды транспорта и поощрения использования транспортных средств на электротяге, а также эковожждения.

ЦЕЛЬ 4. Содействовать внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение здорового и безопасного транспорта, путем планирования и модернизации городских зон и населенных пунктов в целях обеспечения более благоприятных условий для безопасного и физически активного передвижения, включая развитие инфраструктуры для пешей ходьбы и пользования велосипедами, а также обеспечение эффективным и доступным общественным транспортом с особым вниманием к нуждам уязвимых групп населения, в частности детей и лиц с ограниченными возможностями передвижения.

ЦЕЛЬ 5. Интегрировать цели в областях транспорта, охраны здоровья и окружающей среды в политику городского развития и территориально-пространственного планирования путем укрепления потенциала и рамок для комплексного городского и территориально-пространственного планирования, с тем чтобы сократить воздействие транспорта на здоровье человека, окружающую среду и землепользование, повысить энергоэффективность и поддерживать благоприятные для окружающей среды и здоровья мобильность и транспорт, а также систему устойчивого жизнеобеспечения. В ходе этой деятельности мы будем поощрять адаптацию городской среды, а также систем мобильности и транспортных систем к демографическим и экологическим изменениям.

II. ПАРТНЕРСТВА ОПТОСОЗ

У ИСТОКОВ СОЗДАНИЯ ПАРТНЕРСТВ

Государства-члены приняли решение о создании механизмов осуществления, призванных содействовать достижению приоритетных целей ОПТОСОЗ. На третьем Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Амстердам, 2009 год) они учредили партнерства ОПТОСОЗ.

К числу других механизмов осуществления относятся:

- **национальные планы действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья (NTHEAP);**
- **рабочие совещания в контексте «эстафеты»;**
- **Академия ОПТОСОЗ.**

Кроме того, в рамках ОПТОСОЗ были созданы или применяются следующие инструменты:

- **Информационный центр ОПТОСОЗ;**
- **Инструмент экономической оценки пользы для здоровья (HEAT) от пешей ходьбы и пользования велосипедами;**
- **Инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), предназначенный для формирования политики с учетом сценариев изменения выбросов CO₂.**

Партнерства были созданы в качестве адаптивных и гибких средств для поддержки осуществления ОПТОСОЗ в государствах-членах посредством содействия налаживанию контактов и сотрудничества, а также посредством объединения усилий партнеров, заинтересованных в совместном сотрудничестве в рамках конкретных проектов, способствующих реализации одной или нескольких приоритетных целей ОПТОСОЗ (см. таблицу).

Будучи одним из четырех механизмов осуществления, партнерства играют основную роль в деле поддержки и стимулирования комплексной выработки политических решений посредством разработки инструментов, методологии, ресурсов и учебных материалов по наращиванию потенциала.

В частности, партнерства ОПТОСОЗ преследуют четыре основные цели:

- **обеспечить ОПТОСОЗ эффективным механизмом для содействия осуществлению ее пятилетних программ работы и двухгодичных планов работы;**
- **предоставить технический потенциал для оказания государствам-членам поддержки в осуществлении ОПТОСОЗ на национальном уровне;**
- **укрепить участие партнеров в достижении приоритетных целей ОПТОСОЗ;**
- **создать более прочную и устойчивую основу для обеспечения людскими и финансовыми ресурсами в целях осуществления плана работы ОПТОСОЗ на национальном и международном уровнях.**

В зависимости от конкретной темы и конкретных координаторов деятельность партнерств осуществляется с привлечением академических учреждений, профильных неправительственных организаций (НПО), а также международных и правительственных организаций. В рамках партнерств также проводится сотрудничество с международными финансовыми и донорскими организациями, которые выделяют средства на реализацию программ и проектов.

Кроме того, партнерства стимулируют:

- **сотрудничество между государственным и частным секторами и их участие в осуществлении деятельности, предусмотренной программой работы ОПТОСОЗ;**
- **налаживание сотрудничества с научными и образовательными учреждениями в целях активизации деятельности по укреплению потенциала и обеспечения солидной научной базы для производимых партнерствами продуктов (например, докладов, инструментов и инструкций).**

К числу основных видов деятельности партнерств относятся:

- разработка инструкций, методов, инструментов и учебных материалов;
- оказание технического содействия на национальном и субнациональном уровне в целях i) разработки, реализации и оценки комплексных стратегических подходов и ii) внедрения инструкций, методов и инструментов, в частности в странах с переходной экономикой, расположенных в Восточной и Юго-Восточной Европе, на Кавказе и в Центральной Азии;
- поощрение усилий по наращиванию потенциала, профессиональной подготовке и обмену ноу-хау и экспертными знаниями с акцентом на потребностях стран ЕЭК с переходной экономикой;
- подготовка вспомогательных материалов и стимулирование исследовательской деятельности, а также распространение информации о ее результатах, достигнутых в сферах, которым посвящены рабочие совещания, организуемые в контексте «эстафеты» ОПТОСОЗ;
- активизация информационно-разъяснительной работы и сотрудничества на международном уровне;
- стимулирование обмена информацией и привлечение внимания к работе ОПТОСОЗ;
- содействие другим направлениям деятельности в соответствии с декларациями, принимаемыми на совещаниях высокого уровня.

УЧРЕЖДЕНИЕ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ПАРТНЕРСТВ

Партнерства ОПТОСОЗ могут учреждаться решением Руководящего комитета ОПТОСОЗ по предложению одного или нескольких государств-членов или заинтересованных сторон. Их деятельность осуществляется в соответствии с указаниями Руководящего комитета ОПТОСОЗ и в координации с секретариатом ОПТОСОЗ.

Партнерства функционируют на основе круга ведения, утвержденного Руководящим комитетом (содержится в приложении к настоящей публикации).

ПАРТНЕРЫ ОПТОСОЗ

Членство в том или ином партнерстве ОПТОСОЗ носит добровольный характер, и оно открыто для государств-членов, НПО, входящих в состав Руководящего комитета, соответствующих межправительственных организаций и международных финансовых учреждений.

ДЕЙСТВУЮЩИЕ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ПАРТНЕРСТВА

В настоящий момент действуют следующие партнерства ОПТОСОЗ:

- Партнерство по инструментам экономической оценки пользы для здоровья (HEAT);
- Партнерство по развитию велосипедного движения;
- Партнерство по эковожждению;
- Партнерство по созданию рабочих мест в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта;
- Партнерство по интеграции целей в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в стратегии городского развития и территориально-пространственного планирования;
- Партнерство по экологически чистой мобильности в сферах досуга и туризма («ТРАНСДУНАЙ»).

Партнерство по инструментам экономической оценки пользы для здоровья (HEAT)

поддерживает разработку удобных для пользователей бесплатных онлайн-инструментов и методических материалов для оценки пользы для здоровья от регулярной ходьбы пешком или езды на велосипеде, в которых также уделяется внимание экономическим аспектам. Основные принципы HEAT: солидная научная база; наилучшие имеющиеся фактические данные; удобство использования; минимальные требования к исходным данным; наличие значений по умолчанию; ясность инструкций и вопросов; транспарентность. Координирующий партнер: ЕРБ ВОЗ.

Партнерство по развитию велосипедного движения

направлено на укрепление и расширение существующей сети специалистов по велосипедному движению; разработку общеевропейского генерального плана стимулирования велосипедного движения; обмен примерами передовой практики; разработку руководящих принципов и инструментов. Ожидается, что общеевропейский генеральный план стимулирования велосипедного движения будет представлен на Сессии высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Вена, 22–24 октября 2019 года). Координирующие партнеры: Австрия и Франция.

Партнерство по эковождению

направлено на содействие разработке и внедрению на национальном и местном уровнях приемов эковождения (или энергоэффективного вождения) и разработку руководств, инструментов и практических учебных курсов для оказания помощи государствам-членам. Оно способствует распространению знаний и передовой практики в области эковождения и его внедрения, а также согласованию систем сертификации и учебных материалов по эковождению для инструкторов и автошкол. Партнерство было создано в 2014 году в ходе конференции «Klima:aktiv mobil», проходившей в Вене. В настоящее время уже проводятся практикумы по эковождению. Координирующий партнер: Австрия.

Партнерство по созданию рабочих мест в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта

направлено на стимулирование дискуссии и формирование общего понимания в отношении рабочих мест в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта, анализ возможностей для повышения экологичности «старых» рабочих мест и создания «новых зеленых» рабочих мест в этом секторе, а также оценку их количественного и качественного влияния на окружающую среду, здравоохранение, транспорт и экономику. Координирующие партнеры: Австрия, ЕЭК, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и ЕРБ ВОЗ.

Партнерство по интеграции целей в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в стратегии городского развития и территориально-пространственного планирования

направлено на содействие обсуждению и научным исследованиям по вопросам интеграции целей в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в стратегии городского развития и территориально-пространственного планирования. Деятельность этого Партнерства тесно связана с Академией ОПТОСОЗ. Координирующие партнеры: Российская Федерация и Франция.

Партнерство «ТРАНСДУНАЙ»

осуществляется в государствах-членах, расположенных вдоль реки Дунай, при финансовой поддержке Европейского союза. Оно направлено на содействие развитию Дунайского региона посредством предоставления туристам и жителям региона программ мобильности, соответствующих принципам социальной справедливости, экономической жизнеспособности, охраны окружающей среды и укрепления здоровья. Координирующий партнер: Австрия.

Партнерства ОПТОСОЗ и реализуемые в их рамках приоритетные цели

ПАРТНЕРСТВО	ГОД СОЗДАНИЯ	ПРИОРИТЕТНЫЕ ЦЕЛИ				
		1	2	3	4	5
HEAT	2008				■	■
Развитие велосипедного движения	2014	■	■	■	■	■
Эковожделение	2012	■	■	■		
Создание рабочих мест в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта	2011	■				
Интеграция целей в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья в стратегии городского развития и территориально-пространственного планирования	2015					■
«ТРАНСДУНАЙ»	2013	■	■	■		

В следующих шести главах приводится более подробное описание партнерств. В каждой главе содержится описание одного партнерства, составленное в соответствии со следующим планом:

- **Введение**
- **Цель и сфера охвата**
- **Партнеры и целевые группы, на которые ориентирована деятельность партнерства**
- **Достижения**
- **Дальнейшие перспективы.**

III. ПАРТНЕРСТВО ПО ИНСТРУМЕНТАМ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ОЦЕНКИ ПОЛЬЗЫ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ (HEAT)



ВВЕДЕНИЕ

Партнерство по HEAT содействует реализации приоритетной цели 4, посвященной внедрению стратегий и осуществлению мер, направленных на обеспечение благоприятного для здоровья и безопасного транспорта. Оно также способствует достижению цели 5, поскольку в рамках HEAT цели в

областях транспорта, охраны здоровья и окружающей среды интегрируются в стратегии городского развития и территориально-пространственного планирования. HEAT предназначен для оказания специалистам по городскому и транспортному планированию и медицинским работникам помощи в деле привлечения новых инвестиций в развитие активного передвижения и оценки экономического значения пользы от сокращения смертности в результате активной мобильности.

Использование первого инструмента HEAT началось в 2008 году, и оно распространялось только на велосипедный транспорт. С тех пор сфера применения этого инструмента была расширена благодаря разработке нового модуля, касающегося пешей ходьбы. В 2017 году HEAT был обновлен, с тем чтобы обеспечить учет воздействия на здоровье дорожно-транспортных происшествий и загрязнения воздуха, а также влияния политики в области пешей ходьбы и велосипедного транспорта на сокращение выбросов углерода.

ЦЕЛЬ И СФЕРА ОХВАТА

Цель Партнерства заключается в предоставлении конкретных инструментов и методических материалов, предназначенных для следующего:

- **оценки воздействия на здоровье в результате деятельности в области транспорта, влияющей на уровни использования велосипедов и пешей ходьбы;**
- **привлечения внимания к их экономическому значению.**

Деятельность Партнерства сосредоточена на пешей ходьбе и использовании велосипедов. В число его основных задач входят:

- **разработка методических и практических инструментов для оценки экономического значения пользы для здоровья от регулярной ходьбы пешком и езды на велосипеде;**
- **оценка изменений показателей общей смертности в результате текущих уровней пешей ходьбы и использования велосипедов, в частности оценка пользы от пешей ходьбы и использования велосипедов для конкретного рабочего места, города или страны;**
- **предоставление данных для более комплексного анализа затратоэффективности или более комплексной оценки воздействия на здоровье.**

HEAT может использоваться для оценки пользы от снижения смертности в результате достижения национальных целевых показателей по стимулированию пешей ходьбы и использования велосипедов или для того, чтобы проиллюстрировать потенциальные последствия снижения показателей пешей ходьбы и использования велосипедов по сравнению с их нынешним уровнем. Он может использоваться как самостоятельный инструмент, так и в качестве источника данных для более комплексных экономических оценок или оценок воздействия на здоровье.

HEAT – это онлайн-инструмент, разработанный для оценки экономического значения пользы от снижения смертности в результате использования велосипедов и пешей ходьбы.

Он позволяет получить ответ на следующий вопрос: Если большую часть времени х людей будут преодолевать расстояние у на велосипеде или пешком, то каково будет экономическое значение снижения показателя смертности?

HEAT основан на фактических данных, применим в отношении как прошлых, так и нынешних ситуаций и ориентирован на формирование политики. Он облегчает принятие инвестиционных решений в области транспорта, обеспечивая всеобъемлющий анализ затратоэффективности и дополняя тем самым уже имеющиеся инструменты экономической оценки. В октябре 2017 года при использовании HEAT появилась возможность учитывать воздействие на здоровье ДТП и загрязнения воздуха, а также последствия изменений выбросов углерода.

HEAT позволяет моделировать влияние различных уровней использования велосипедов и пешей ходьбы и определять экономическое значение расчетных уровней, которые будут достигнуты после создания новых объектов инфраструктуры или принятия тех или иных мер. Такая экономическая оценка может быть использована в качестве исходного параметра при проведении экономического анализа, и, таким образом, она содействует обоснованию инвестиций в развитие активного передвижения.

ПАРТНЕРЫ И ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ

Партнерство по HEAT разрабатывает свои инструменты для следующих групп:

- лица, ответственные за выработку политики в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды;
- специалисты по транспортному планированию, инженеры-специалисты по организации дорожного движения на национальном и местном уровнях, а также специальные целевые группы, интересующиеся вопросами транспорта, пешей ходьбы, велосипедного движения и охраны окружающей среды;
- экономисты в сфере здравоохранения, эксперты по вопросам физической активности и укрепления здоровья.

Основными партнерами являются:

- Европейское региональное бюро Всемирной организации здравоохранения (координатор);
- Министерство устойчивого развития и туризма Австрии;
- Министерство по вопросам солидарности и здравоохранения Франции;
- Федеральное министерство окружающей среды, охраны природы, строительства и ядерной безопасности Германии;
- Экспертный фонд Швеции;
- Федеральное управление общественного здравоохранения Швейцарии;
- Консорциум Соединенного Королевства под руководством организации «Природная Англия»;
- Европейская комиссия;
- проект «Физическая активность на основе устойчивого транспорта» (PASTA), финансируемый Европейским союзом.

ДОСТИЖЕНИЯ

Первый модуль HEAT касался исключительно велосипедного транспорта. За один только 2011 год 41 000 пользователей посетили посвященный проекту веб-сайт около 700 000 раз.

В число стран, воспользовавшихся HEAT с момента его создания, входят Австрия, Бельгия, Испания, Италия, Латвия, Мальта, Нидерланды, Португалия, Финляндия, Франция и Эстония.

В 2017 году благодаря проекту «Физическая активность на основе устойчивого транспорта» (PASTA), финансируемому Европейским союзом, Партнерством были разработаны новые модули. В настоящее время HEAT позволяет проводить более комплексную оценку пользы в результате мер, направленных на увеличение популярности пешей ходьбы и езды на велосипеде¹. Новые модули охватывают следующие аспекты:

- **последствия загрязнения воздуха;**
- **воздействие парниковых газов;**
- **дорожно-транспортный травматизм.**

В настоящее время HEAT позволяет оценивать:

- **текущие (или прошлые) уровни использования велосипедов и пешей ходьбы. Это дает возможность продемонстрировать ценность указанных видов передвижения для города или страны;**
- **происходящие с течением времени изменения. Это дает возможность сравнивать положение дел до и после какого-либо события или же сравнивать между собой два сценария (например, сценарий принятия мер и сценарий бездействия);**
- **новые или уже осуществляемые проекты, включая расчет соотношения затрат и выгод.**

Кроме того, Партнерство разработало буклет с методологией использования HEAT.

ПРИМЕРЫ УСПЕШНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ HEAT

В **АВСТРИИ** HEAT регулярно применяется Министерством устойчивого развития и туризма для оценки текущей выгоды от использования велосипедного транспорта.

В **БРЮССЕЛЕ** с помощью HEAT проводилось сравнение сценариев для 1999, 2012 и 2020 годов, в результате которого было показано наличие косвенной прибыли в размере 100 млн евро за период 1999–2012 годов и спрогнозировано получение прибыли в размере 500 млн евро в 2020 году при 20-процентном увеличении показателей использования велосипедов.

В Пярну (**ЭСТОНИЯ**) оценка с использованием HEAT показала, что отдача от инвестиций в строительство новой 4-километровой велосипедной дорожки выражается в виде 0,17 спасенных жизней в год, а в денежном выражении – в размере 112 000 евро в год в течение 6-летнего периода.

В **финском** городе Куопио применение HEAT способствовало расширению практики использования велосипедов для поездок к месту работы в зимний период.

В городской агломерации Нанта (**ФРАНЦИЯ**) с помощью HEAT была подсчитана выгода от увеличения на 12% велосипедного движения к 2030 году: 670 спасенных жизней за десять лет, в стоимостном выражении – 2,68 млрд евро.

Кроме того, HEAT использовался в следующих городах: Трикала (**ГРЕЦИЯ**), Модена и Палермо (**ИТАЛИЯ**), Тукумс (**ЛАТВИЯ**), Виана-ду-Каштелу (**ПОРТУГАЛИЯ**), Брашов (**РУМЫНИЯ**), Барселона и Толедо (**ИСПАНИЯ**), Скопье (**СЕВЕРНАЯ МАКЕДОНИЯ**), Оксфорд, Лондон, Манчестер, Глазго, Брайтон и побережье Уэльса (**СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО**), а также Бостон (**СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ**).

ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Партнерство будет продолжать совершенствовать HEAT посредством:

- развития этого инструмента с учетом научного прогресса;
- повышения его актуальности и удобства для пользователей;
- разработки новых модулей, включающих в себя различные показатели конечных результатов (например, показатели заболеваемости в дополнение к показателям смертности и другим показателям, которые целевая аудитория сочтет целесообразными);
- распространения информации об использовании и внедрении HEAT, в том числе путем организации вебинаров, проводимых на базе Академии ОПТОСОЗ и в сотрудничестве с партнерами по ОПТОСОЗ.

С 2017 года используется самая последняя версия HEAT. Она характеризуется следующими основными особенностями и внесенными в нее изменениями:

- объединенная оценка показателей пешей ходьбы и велосипедного транспорта;
- количественная оценка воздействия, обусловленного загрязнением воздуха, риском ДТП и выбросами углерода (в дополнение к пользе в результате физической активности);
- обновленные показатели стоимости статистической жизни со средними показателями и значениями по конкретным странам на основе методологии, разработанной Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР);
- новый методический буклет по использованию HEAT;
- обновленный раздел с примерами использования HEAT;
- пересмотренный алгоритм;
- новый пользовательский интерфейс.



IV. ПАРТНЕРСТВО ПО РАЗВИТИЮ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ



ВВЕДЕНИЕ

Партнерство по развитию велосипедного движения было учреждено в 2014 году в ходе четвертого Совещания высокого уровня в ответ на призыв государств-членов содействовать развитию велосипедного транспорта и разработать общеевропейский генеральный план стимулирования велосипедного движения. Партнерство непосредственно содействует достижению приоритетной цели 4, посвященной внедрению стратегий и реализации мер, направленных на обеспечение благоприятного для здоровья и безопасного транспорта. В то же время генеральный план с целями и рекомендациями, содержащимися в нем, будет способствовать реализации всех пяти приоритетных целей ОПТОСОЗ.

В нескольких государствах – членах региона ЕЭК и ЕРБ ВОЗ уже имеются национальные политические программы или стратегии в области велосипедного транспорта, направленные на координацию и поддержку мер по стимулированию велосипедного движения на национальном, региональном и местном уровнях. Однако в некоторых странах общая политика и стратегические рамки развития велосипедного транспорта все еще отсутствуют, что может привести к изоляции и неравномерности усилий на субнациональном уровне.

Подготовка проекта генерального плана стимулирования велосипедного движения направлена на оказание поддержки совместным действиям по включению вопросов велосипедного движения в национальную и общеевропейскую политику и обеспечение доступа к существующим программам финансирования международных финансовых учреждений.

Государства-члены пришли к осознанию того, что для полной реализации потенциала велосипедного движения в качестве устойчивого, благоприятного для здоровья и жизнеспособного вида транспорта необходимо принимать следующие меры: обеспечивать скоординированную поддержку мероприятий, направленных на развитие велосипедного движения на международном и национальном уровнях; уделять вопросам велосипедного движения более заметное место в политической повестке дня; мобилизовать ресурсы для стимулирования велосипедного движения на общеевропейском уровне.

ЦЕЛЬ И СФЕРА ОХВАТА

Основной задачей Партнерства является разработка общеевропейского генерального плана стимулирования велосипедного движения, который будет служить инструментом для оказания помощи в разработке стратегий развития велосипедного движения на национальном уровне.

В частности, Партнерство преследует цель объединения усилий заинтересованных национальных специалистов по велосипедному движению или представителей государств-членов, с тем чтобы:

- проводить оценку потребностей (в плане инфраструктуры, информации, финансирования и безопасности) для определения ключевых областей деятельности на общеевропейском уровне;
- разработать общеевропейский генеральный план стимулирования велосипедного движения;
- содействовать осуществлению стратегий развития велосипедного движения на национальном уровне путем разработки инструкций и инструментов на основе имеющихся знаний;
- обмениваться примерами передовой практики, наращивать потенциал и создавать учебные программы и партнерские проекты;
- создать сеть национальных специалистов по велосипедному движению (и/или национальных представителей по вопросам велосипедного движения, назначенных государствами-членами) с целью содействия осуществлению предлагаемых мероприятий.

ПАРТНЕРЫ И ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ

Деятельность Партнерства ОПТОСОЗ ориентирована на следующие целевые группы:

- государства-члены (министерства здравоохранения, окружающей среды, транспорта, финансов, образования и инфраструктуры);
- национальные специалисты по велосипедному движению и представители государств-членов;
- специальные целевые группы, интересующиеся вопросами транспорта, пешей ходьбы, велосипедного движения или охраны окружающей среды;
- международные финансовые учреждения (Всемирный банк, Европейский инвестиционный банк и др.);
- Европейская комиссия (профильные генеральные директораты);
- Европейская ассоциация производителей велосипедов;
- другие профильные международные организации и сети («Полис» (Города и регионы за повышение качества транспортных услуг), Европейская платформа по управлению мобильностью и др.);
- специалисты в области здравоохранения и турагентства;
- эксперты по вопросам физической активности и укрепления здоровья;
- пользователи и операторы общественного транспорта;
- специалисты по территориальному планированию национального и местного уровней;
- национальные, региональные и муниципальные органы власти.

Основными партнерами являются:

- Министерство устойчивого развития и туризма Австрии (один из координаторов);
- Министерство экологического и инклюзивного перехода Франции (один из координаторов);
- ЕРБ ВОЗ;
- ЕЭК;
- Европейская федерация велосипедистов.

По состоянию на декабрь 2018 года в работе Партнерства принимали активное участие в общей сложности 26 государств-членов и Европейская федерация велосипедистов.

ДОСТИЖЕНИЯ

Основные достижения Партнерства:

- **привлечение 26 стран к участию в разработке общеевропейского генерального плана стимулирования велосипедного движения;**
- **повышение осведомленности о важности велосипедного транспорта для экономики, здравоохранения, транспорта и окружающей среды;**
- **повышение осведомленности о преимуществах велосипедного транспорта с учетом нынешнего уровня стимулирования велосипедного движения;**
- **разработка проекта генерального плана стимулирования велосипедного движения.**

На первых заседаниях Партнерства были определены наиболее актуальные вопросы, которые следовало отразить в проекте генерального плана. Руководители работы по отдельным темам подготовили конкретные рекомендации для различных целевых групп.

Проект генерального плана нацелен на то, чтобы приравнять велосипед к другим видам транспорта, удвоить в общеевропейском регионе количество людей, пользующихся велосипедом, и повысить безопасность велосипедного транспорта путем сокращения вдвое числа смертельных случаев (и серьезных травм) к 2030 году.

СОДЕРЖАНИЕ ПРОЕКТА ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНА

- I. Концепция и цели
- II. Велосипедное движение в общеевропейском регионе
- III. Преимущества велосипедного движения
- IV. Рекомендации
- V. Создание условий для будущей деятельности

ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Цель Партнерства заключается в принятии проекта генерального плана на пятом Совещании высокого уровня после проведения предшествующих ему переговоров.

На период после совещания 2019 года в Вене Партнерством запланированы следующие мероприятия:

- **сбор данных о доле велосипедного движения в транспорте с использованием 2020 года в качестве базового;**
- **работа над стратегией осуществления и программой работы;**
- **подготовка или содействие подготовке предложений по мобилизации ресурсов;**
- **содействие созданию сети национальных специалистов по велосипедному движению;**
- **проведение оценки потребностей на международном уровне и, по мере необходимости, на национальном уровне;**
- **разработка методических документов и расширение сферы деятельности Партнерства, с тем чтобы охватить все виды активного передвижения (в том числе пешую ходьбу);**
- **разработка концепции развития потенциала для стимулирования велосипедного движения.**

V. ПАРТНЕРСТВО ПО ЭКОВОЖДЕНИЮ



ВВЕДЕНИЕ

Эковождение (энергосберегающий стиль вождения) обладает большим потенциалом с точки зрения снижения негативного воздействия транспорта на здоровье и окружающую среду.

Эковождение:

- **позволяет экономить энергию и сократить выбросы парниковых газов;**
- **снижает риски для здоровья, связанные с воздействием опасных загрязнителей воздуха;**
- **совместимо с новейшими типами двигателей и позволяет снизить затраты на их обслуживание;**
- **повышает безопасность дорожного движения благодаря осмотрительному и спокойному стилю вождения.**

Партнерство вносит вклад в достижение приоритетных целей 1, 2 и 3 ОПТОСОЗ.

Руководящий комитет ОПТОСОЗ учредил Партнерство по эковождению в 2012 году. Официальное начало деятельности Партнерства было положено 25 февраля 2014 года на совещании, проходившем в Вене.

ЦЕЛЬ И СФЕРА ОХВАТА

Партнерство ОПТОСОЗ по эковождению направлено на оказание поддержки распространению практики эковождения на национальном и местном уровнях посредством предоставления соответствующих руководств и инструментов. В частности, Партнерство преследует следующие цели:

- **распространять примеры передового опыта эковождения, в том числе примеры эковождения грузовых автомобилей, автобусов и сельскохозяйственных тракторов;**
- **осуществлять обмен опытом между партнерами, заинтересованными в побуждении профессиональных и непрофессиональных водителей к переходу на эковождение;**
- **предоставлять возможности для опробования приемов эковождения, в частности в ходе рабочих совещаний, организуемых в контексте «эстафеты» ОПТОСОЗ, и других международных и национальных конференций и мероприятий;**

- содействовать осуществлению партнерских программ между заинтересованными партнерами;
- разрабатывать критерии для программ сертификации и учебные материалы для инструкторов и автошкол;
- разрабатывать подходы для оценки эффективности эковожждения и успешности поддержания навыков эковожждения в долгосрочной перспективе.

ЭКОВОЖДЕНИЕ В ШВЕЙЦАРИИ

В 1999 году с целью распространения информации о приемах эковожждения и обеспечения их широкого внедрения в рамках программы SwissEnergy Федерального управления энергетики Швейцарии был основан альянс Quality Alliance Eco-Drive. В своей работе Альянс опирается на поддержку широкой коалиции, состоящей из организаторов учебных программ, транспортных ассоциаций, частных организаций и государственных учреждений, и его деятельность изначально была связана с разработкой учебных стандартов. На сегодняшний день цель Альянса заключается в том, чтобы все участники дорожного движения, будь то частные лица или профессионалы, новички или водители со стажем, сделали свой выбор в пользу эковожждения.

Основные недавние достижения:

- создание портала www.ecodrive.ch, на котором представлена вся информация об эковожждении для различных целевых аудиторий Швейцарии;
- распространение печатных и электронных информационных материалов;
- организация обучения и подготовки инструкторов и водителей легковых и грузовых автомобилей;
- организация обучения водителей автомобилей на тренажере, которая в последнее время проводится с использованием технологии виртуальной реальности;
- разработка оффлайновых и онлайн-информационных кампаний для распространения рекомендаций по эковожждению;
- создание отмеченной наградами казуальной игры «EcoDriver» (www.ecodriver.ch), скаченной пользователями по всему миру более одного миллиона раз;
- создание онлайн-викторины «Rallye EcoDrive» с привлекательными призами;
- налаживание сотрудничества со Швейцарской ассоциацией управления парком транспортных средств;
- налаживание сотрудничества с проектом «AutoEnergieCheck», разработанным Ассоциацией автодилеров в целях оптимизации расхода топлива имеющихся автомобилей (www.autoenergiecheck.ch).

ПАРТНЕРЫ И ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ

Деятельность Партнерства ориентирована на следующие целевые группы:

- представители государств-членов по вопросам энергоэффективности на транспорте;
- европейские операторы, управляющие парками транспортных средств;
- международные финансовые учреждения;
- Европейская комиссия;
- профильные международные организации.

Учреждающие партнеры:

- Министерство устойчивого развития и туризма Австрии (координатор);
- Министерство транспорта Российской Федерации и Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта;
- Федеральное управление транспорта Швейцарии.

ДОСТИЖЕНИЯ

Результаты проектов по эконождению по всей Европе показывают, что водители, прошедшие подготовку по эконождению, могут легко добиться снижения расхода топлива грузовых автомобилей и автобусов на 5–10%. Что касается легковых автомобилей, то экономия топлива может достигать 20%. Таким образом, учебные курсы по эконождению представляют собой эффективную с точки зрения затрат меру, осуществление которой приводит к следующим положительным результатам:

- **экономия ресурсов и содействие усилиям в области защиты климата: эконождение может привести к значительному снижению потребления топлива и, таким образом, снизить выбросы выхлопных и парниковых газов;**
- **снижение рисков для здоровья: сокращение выбросов вредных веществ в атмосферу;**
- **повышение безопасности дорожного движения: эконождение снижает риск ДТП.**

С 2014 года Партнерством были достигнуты следующие результаты:

- **создание Целевой группы по эконождению, в состав которой вошли представители государств – членов ОПТОСОЗ (2014 год);**
- **разработка национальных и региональных программ по эконождению, в том числе партнерских программ, а также практикумов по эконождению (работа ведется с 2014 года);**
- **организация международного рабочего совещания ОПТОСОЗ, посвященного эконождению (2016 год). В результате была достигнута договоренность о программе сертификации инструкторов, и началась работа над подготовкой руководства по эконождению;**
- **в 2016 году в один из дней работы конференции «Klima:aktiv mobil», проходившей в Вене, участникам была предоставлена возможность пройти практикум по эконождению электромобилей;**
- **организация в июле 2018 года в Кельне (Германия) рабочего совещания по эконождению электромобилей с участием экспертов из Австрии и Германии;**
- **начало австрийско-швейцарского сотрудничества в области эконождения.**

Кроме того, накопленный в рамках Партнерства опыт показывает, что его деятельность:

- **содействует достижению целей Парижского соглашения по изменению климата;**
- **содействует также осуществлению Директивы 2012/27 Европейского союза об энергоэффективности;**
- **актуальна в том числе в связи с гибридными транспортными средствами и электромобилями, поскольку позволяет увеличить их запас хода.**

Помимо этого, Партнерством были выявлены новые проблемы:

- **лицам, ответственным за выработку политики, необходимо осознать полезность обучения эконождению на электромобилях в автошколах, применительно к эксплуатации автономных автомобилей и автономной подвижной техники;**
- **в целях распространения практики эконождения может быть целесообразным использование специальных приложений для водителей на базе мобильных устройств.**

На основе экспериментальных учебных занятий, прошедших в Алматы (Казахстан) и Калининграде (Российская Федерация), Партнерством были извлечены следующие уроки:

- **учебные занятия и инструменты следует разрабатывать таким образом, чтобы Партнерство могло воспроизвести их в любом другом государстве-члене;**
- **водители автобусов должны проходить специальное обучение приемам вождения при подъезде к автобусным остановкам и при отъезде от них, поскольку в этом отношении существует значительный потенциал для экономии топлива;**

- решающее значение для успеха распространения практики эковождения имеют устройства, контролирующие расход топлива, поскольку они в режиме реального времени предоставляют необходимую водителю информацию, что позволяет адаптировать стиль вождения;
- с тем чтобы эффективно пользоваться всеми доступными функциями водителям необходимо знать технические характеристики своего транспортного средства;
- участники учебных занятий интересуются новыми разработками в области топливосберегающих технологий, в частности новыми моделями грузовых автомобилей.

ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Партнерство проанализировало извлеченные уроки и разработало рекомендации в отношении своей дальнейшей работы. В частности, Партнерству следует:

- содействовать распространению знаний и практических навыков в области эковождения. Одним из средств этого могло бы стать поощрение создания в государствах-членах экспертных групп;
- разработать стратегию для распространения в государствах-членах правил, принципов и технических знаний в области эковождения;
- разработать критерии для сертификации инструкторов автошкол, обладающих необходимой квалификацией для обучения навыкам эковождения;
- организовать обмен ноу-хау и опытом с другими учреждениями и странами, и в частности:
 - документировать результаты всех учебных занятий по эковождению в целях их дальнейшего анализа и использования в качестве ориентира;
 - проводить учебные занятия в реальных условиях вождения и разработать простые в использовании инструкции по эковождению, например в виде листовок и раздаваемых материалов;
 - делать упор на необходимости подготовки и распространения руководства для водителей, в котором бы разъяснялись принципы пользования приборной панелью. Это особенно важно в связи с тем, что для контроля за качеством эковождения необходимо правильно пользоваться устройствами, показывающими расход топлива.

Эти рекомендации послужат основой для дальнейшей работы в рамках Партнерства. Кроме того, в рамках Партнерства будет проводиться следующая работа:

- пересмотр к 2019 году существующих руководств по разработке программ по эковождению;
- разработка к 2019 году руководств по разработке национальных программ по эковождению;
- содействие включению к 2019 году эковождения в национальные правила, касающиеся, в частности, подготовки и обучения водителей;

- разработка руководств ОПТОСОЗ по эковождению (к 2019 году), в том числе по программам обучения эковождению в автошколах и по программам обучения эковождению для компаний и частных водителей;
- организация новых экспериментальных учебных занятий.

АВСТРИЙСКАЯ ПРОГРАММА ПО ЭКОВОЖДЕНИЮ В РАМКАХ ИНИЦИАТИВЫ «KLIMA:AKTIV MOBIL»

В 2004 году Департамент по вопросам мобильности (относившийся в то время к Федеральному министерству сельского хозяйства, лесоводства, окружающей среды и водного хозяйства Австрии) в сотрудничестве с Австрийским энергетическим агентством и Федеральной отраслевой ассоциацией автошкол приступил к осуществлению в Австрии программы эковождения. Эта программа является частью инициативы «Klima:aktiv mobil», целью которой является сокращение выбросов парниковых газов в транспортном секторе.

С момента начала реализации программы благодаря осуществлению 8 400 проектов под эгидой инициативы «Klima:aktiv mobil» удалось добиться сокращения выбросов CO₂ на 640 000 тонн в год.

Проекты по эковождению распространяются также на коммерческие транспортные средства. Одним из успешных примеров внедрения эковождения являются автобусные линии Национальной почтовой службы Австрии. Была организована подготовка 2 800 водителей автобусов. Одним из важных результатов стало проведение долгосрочной статистической оценки расхода топлива для всего автобусного парка Национальной почтовой службы Австрии. Благодаря экспериментальной программе подготовки водителей автобусов были достигнуты следующие результаты:

- **экономия топлива составила 6,5%, что соответствует сокращению годового потребления дизельного топлива на 2 млн литров;**
- **экономия средств в размере 3 млн евро в год;**
- **сокращение выбросов CO₂ на 5 000 тонн в год.**

VI. ПАРТНЕРСТВО ПО СОЗДАНИЮ РАБОЧИХ МЕСТ В СЕКТОРЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТОГО И БЛАГОПРИЯТНОГО ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ ТРАНСПОРТА



ВВЕДЕНИЕ

Осуществление политики, направленной на поддержку общественного транспорта, а также велосипедного и пешеходного движения, дает выгоды в плане укрепления здоровья, сохранения окружающей среды и развития экономики.

Еще одним интересным аспектом такой политики является ее потенциал для создания рабочих мест в сфере общественного транспорта, велосипедного и пешеходного движения, а также в тех сферах, деятельность в которых может сделать транспорт более экологически чистым, безопасным, благоприятным для здоровья и эффективным. Сюда относится широкий спектр рабочих мест в сфере проектирования, производства и обслуживания энергоэффективных транспортных средств и управления мобильностью. Благодаря связанным с ними экологическим, социальным и экономическим выгодам рабочие места в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта могут вносить важный вклад в экологизацию экономики. Этот вклад будет еще более значительным в городских районах, где такие способы передвижения, как пользование общественным транспортом и велосипедом и пешая ходьба, обладают наибольшим потенциалом.

Партнерство по созданию рабочих мест в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта было учреждено Руководящим комитетом ОПТОСОЗ в 2011 году в свете, во-первых, прошедшего в 2009 году в Амстердаме Совещания высокого уровня ОПТОСОЗ и принятой на нем приоритетной цели 1 по устойчивому экономическому развитию транспорта и, во-вторых, Симпозиума ОПТОСОЗ 2010 года, посвященного экологически чистым и безопасным для здоровья инвестициям и рабочим местам на транспорте.

В рамках Партнерства уже было проведено два исследования под названием «Открыть новые возможности: рабочие места в секторе экологически чистого и здорового транспорта»² и «Едем к зеленой экономике: езда на велосипеде и зеленые рабочие места»³, информация о которых приводится далее в этой главе. Партнерство приступило к осуществлению третьего этапа своей деятельности и готовит третье исследование.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ «ЗЕЛЕННЫХ» РАБОЧИХ МЕСТ

Разработанное Партнерством определение рабочих мест в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта включает два элемента.

Во-первых, эти рабочие места являются частью более глобального решения проблемы изменения климата. Они помогают добиться необходимого сокращения уровня выбросов и повышения энергоэффективности (отсюда их «зеленый» аспект).

² <https://thepep.unece.org/node/92>

³ <https://thepep.unece.org/node/777>

Во-вторых, эти рабочие места способствуют распространению и использованию более безопасных, экологически более чистых, более активных видов транспорта. Таким образом, они могут способствовать снижению рисков для здоровья (отсюда их аспект, связанный со здоровьем).

Для того чтобы какое-либо рабочее место соответствовало этому определению, оно должно удовлетворять обоим критериям. Кроме того, рабочие места в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта должны способствовать достижению одной или нескольких целей, перечисленных ниже:

- **снижение загрязнения воздуха, шумового загрязнения и выбросов парниковых газов;**
- **снижение потребления энергии;**
- **повышение безопасности пешей ходьбы и велосипедного транспорта;**
- **повышение эффективности транспортных услуг.**

Связь того или иного рабочего места с сектором экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта может быть непосредственной или косвенной, или же само это рабочее место может быть создано благодаря этому сектору. Рабочие места, непосредственно связанные с сектором, – это рабочие места в сфере строительства и технического обслуживания инфраструктуры (например, тротуаров, велосипедных дорожек и автобусных остановок), производства транспортных средств (например, городских автобусов, рельсового подвижного состава и велосипедов) или оказания сопутствующих услуг.

Рабочие места, косвенно связанные с сектором, – это рабочие места в цепочках поставок соответствующих отраслей строительства, производства или технического обслуживания (например, производство велосипедных запчастей или материалов для строительства велосипедных дорожек) или рабочие места в сфере профессиональных и административных услуг по управлению экологически чистыми и благоприятными для здоровья транспортными системами.

Рабочие места, созданные благодаря этому сектору, – это рабочие места, которые появились после того, как в результате роста прямой и косвенной занятости общий уровень расходов в экономике повысился. Помимо этого, рост популярности велотуризма благоприятно скажется на всем секторе туризма, так как приведет к созданию рабочих мест для обслуживания потребностей велотуристов, в том числе в сфере гостинично-ресторанного обслуживания.

Еще одним элементом, важным для определения того, можно ли считать рабочее место «зеленым», является возможность обеспечения достойных условий труда. Достойный труд определяется как наличие у мужчин и женщин возможности заниматься продуктивной трудовой деятельностью в условиях свободы, равенства, безопасности и человеческого достоинства⁴. Многие рабочие места, выявленные в ходе проведенных Партнерством исследований, могут обеспечить достойные условия труда, и поэтому их можно считать достойными рабочими местами в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта.

Ожидается, что продукты деятельности Партнерства будут использоваться в работе Академии ОПТОСОЗ.

4 Открыть новые возможности: рабочие места в секторе экологически чистого и здорового транспорта, ЕРБ ВОЗ, 2014 год. Исследование подготовлено совместно с ЕЭК и ЮНЕП в рамках Партнерства ОПТОСОЗ по созданию рабочих мест в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта (<https://theper.unepce.org/node/92>). В основе этого определения лежит определение из публикации «Зеленые рабочие места: К достойному труду в устойчивом мире с низким содержанием углерода», ЮНЕП, 2008 год. Эта работа проводилась в рамках инициативы «Зеленые рабочие места», осуществляемой совместно ЮНЕП, Международной организацией труда, Международной организацией работодателей и Международной конфедерацией профсоюзов.

ЦЕЛЬ И СФЕРА ОХВАТА

Партнерство призвано объединить усилия заинтересованных государств-членов, экспертов и лиц, формирующих политику в секторах транспорта, охраны окружающей среды и здравоохранения, для разработки комплекса мер и совместных проектов, направленных на решение следующих задач:

- **стимулировать дебаты и выработку единого понимания того, что представляют собой рабочие места в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта;**
- **документально зафиксировать накопленный в регионе и в других частях мира опыт в области новых стратегий и подходов, направленных на создание рабочих мест в секторе экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта, с уделением особого внимания активным видам передвижения;**
- **проанализировать возможности для повышения экологичности «старых» рабочих мест и создания новых рабочих мест в сфере активного передвижения и оценить качественные и количественные воздействия таких подходов на окружающую среду, здравоохранение, транспорт и экономику;**
- **обеспечить обмен передовой практикой и распространение опыта, стратегий и подходов;**
- **выработать стратегии и меры, позволяющие заинтересованным сторонам способствовать созданию «зеленых» рабочих мест в транспортном секторе.**

Цель Партнерства – обобщить фактические данные, полученные на основе опыта создания рабочих мест, и довести их до сведения государств-членов и субнациональных и местных органов власти.

ПАРТНЕРЫ И ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ

Цель Партнерства заключается в информировании государств-членов, экспертов и лиц, формирующих политику в секторах экономики, транспорта, охраны окружающей среды и здравоохранения.

В работе Партнерства уже приняли участие следующие государства-члены и международные организации:

- **Министерство устойчивого развития и туризма Австрии;**
- **Министерство экологического и инклюзивного перехода Франции;**
- **ОЭСР;**
- **Международная организация труда (МОТ);**
- **ЮНЕП;**
- **Европейское агентство по окружающей среде;**
- **Фонд новой экономики.**

ДОСТИЖЕНИЯ

Первый этап работы Партнерства был посвящен созданию «зеленых» рабочих мест в секторе общественного транспорта и велосипедного и пешеходного движения. Предварительная работа, проделанная в начале первого этапа, привела к следующим результатам:

- **разработка определения «зеленых» рабочих мест, используемого в рамках Партнерства;**
- **выявление рабочих мест, связанных с сектором непосредственно или косвенно или же созданных благодаря ему;**
- **признание того факта, что в результате сокращения потребностей в автомобилях и снижения налоговых поступлений за счет топливных сборов может происходить потеря рабочих мест;**
- **вывод о том, что, скорее всего, чистое воздействие на рабочие места все же будет положительным;**
- **помимо этого, вывод о том, что инвестиции в экологически чистый и благоприятный для здоровья транспорт сопряжены также с такими положительными эффектами, которые, как правило, не поддаются количественной оценке (например, улучшение здоровья);**
- **признание того, что существуют значительные возможности для улучшения ситуации, поскольку результаты исследования основываются на показателе доли велосипедного движения в транспорте, который во многих городах по-прежнему остается на невысоком уровне.**

Первый этап работы завершился выходом публикации, в которой отмечалось, что результатом инвестиций в экологически чистый и благоприятный для здоровья транспорт может быть:

- **создание рабочих мест на местном уровне;**
- **в большей степени расширение возможностей для трудоустройства, нежели в случае инвестиций в дорожное строительство;**
- **создание 76 600 рабочих мест в том случае, если в каждой стране будет по одному крупному городу, где доля велосипедного движения в транспорте достигнет уровня этого показателя в Копенгагене;**
- **значительное сокращение числа случаев преждевременной смерти (до 10 000 случаев в год).**

Опираясь на один из выводов первого исследования, Партнерство пожелало подробнее проанализировать возможности для создания рабочих мест за счет расширения практики использования велосипедов.

Было принято решение приступить к осуществлению второго этапа, с тем чтобы:

- **лучше понимать данные о рабочих местах, связанных с велосипедным транспортом;**
- **получить данные о фактическом количестве рабочих мест, связанных с велосипедным транспортом в городах, непосредственно от муниципальных властей (прямая связь была установлена более чем с 50 городами).**



ДИАГРАММА I. ДЕВЯТЬ ПРИМЕРОВ ТОГО, ЧТО МОГУТ ПРЕДСТАВЛЯТЬ СОБОЙ РАБОЧИЕ МЕСТА В СЕКТОРЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТОГО И БЛАГОПРИЯТНОГО ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ ТРАНСПОРТА

ОБСЛУЖИВАНИЕ АКТИВНЫХ ВИДОВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Продажа и техническое обслуживание велосипедов; производство (высококачественных) велосипедов; строительство и обслуживание высококачественной инфраструктуры и среды для пешеходного и велосипедного движения; обеспечение пешеходов и велосипедистов одеждой, принадлежностями и удобствами

СОДЕЙСТВИЕ ИЗМЕНЕНИЮ МОДЕЛЕЙ ПОВЕДЕНИЯ

Установка освещения, патрулирование кварталов и обслуживание улиц; консультанты по вопросам мобильности и специалисты-практики по вопросам изменения моделей поведения; обучение езде на велосипеде; планирование маршрутной сети общественного транспорта; обучение приемам более энергоэффективного вождения и навыкам, способствующим охране окружающей среды

СОКРАЩЕНИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Внедрение практики запрещения автомобильного движения; внедрение правил парковки и контроль за их соблюдением; реализация схем взимания платы за использование дорог и их перегруженность; управление мобильностью

РАЗВИТИЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА И ПОВЫШЕНИЕ ЕГО ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ

Производство и техническое обслуживание транспортных средств и инфраструктуры для общественного транспорта; эксплуатация систем общественного транспорта, программ проката велосипедов, совместного использования велотакси и автомобилей; развитие и обеспечение функционирования комплексных туристских сетей; разработка систем, позволяющих комбинировать пользование велосипедом и общественным транспортом («байк-энд-райд»)

УПРАВЛЕНИЕ МОБИЛЬНОСТЬЮ

Создание центров мобильности; повышение популярности ориентированных на потребителя интермодальных систем мобильности; поощрение инноваций в сфере услуг в области мобильности и транспортных технологий; внедрение инноваций в транспортной сети; повышение осведомленности, обучение и просвещение

СНИЖЕНИЕ СПРОСА НА ПОЕЗДКИ

Развитие отраслей информационно-коммуникационных технологий, локальная и децентрализованная организация работы предприятий

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ МЕРЫ ПО СОКРАЩЕНИЮ ВЫБРОСОВ НА РАЗЛИЧНЫХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА

Проектирование, разработка и производство оборудования для электромобилей и других типов энергоэффективных транспортных средств, характеризующихся низким уровнем углеродных выбросов, в том числе легковых автомобилей и автобусов; техническое обслуживание таких транспортных средств и уход за ними; производство сопутствующей энергии из возобновляемых источников; рабочие места, связанные с развитием «умной» инфраструктуры

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Производство, техническое обслуживание и эксплуатация грузовых велосипедов и велосипедов с вспомогательной электрической тягой; материально-техническое обеспечение и планирование с учетом соображений охраны окружающей среды

ТУРИЗМ

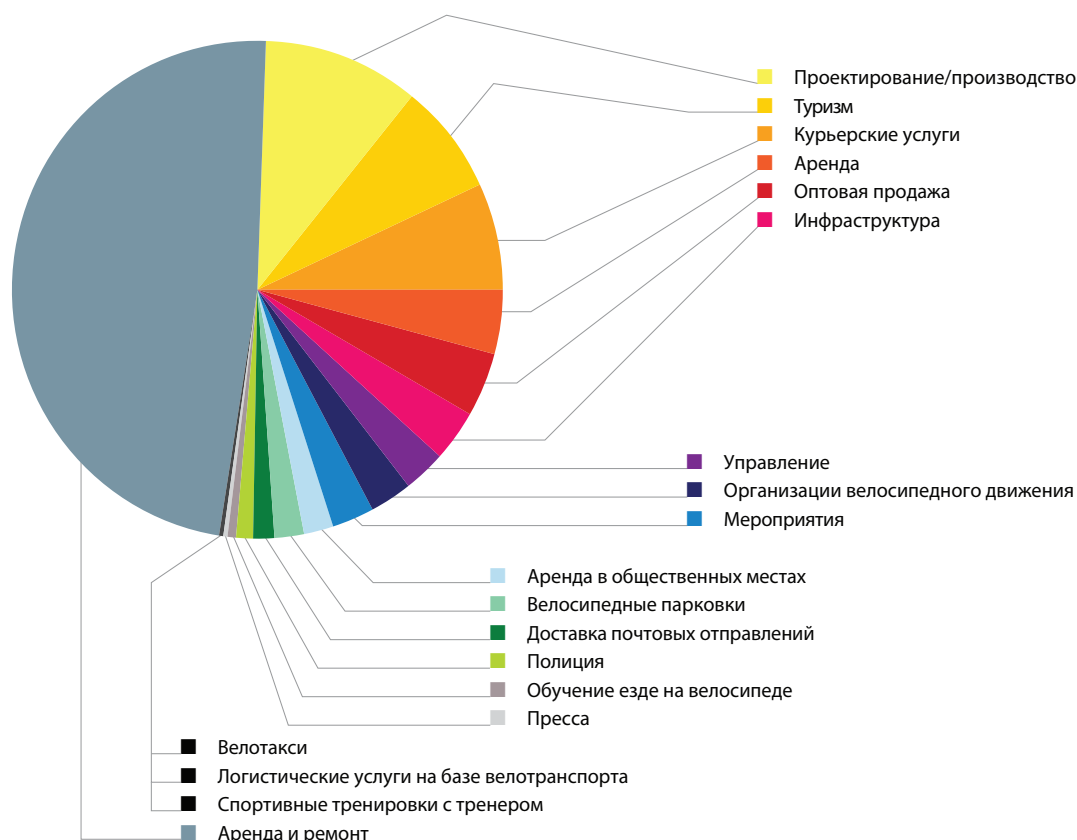
Организация и обслуживание программ проката велосипедов; планирование дорожной сети для пешеходов, велосипедистов и общественного транспорта; развитие местных сетей розничной торговли и размещения; программы возрождения общин, развития и сохранения наследия; развитие местного производства продуктов питания

Основные выводы, сделанные по итогам второго этапа исследования, можно резюмировать следующим образом:

- если в 56 крупных городах доля велосипедного движения в транспорте достигнет уровня этого показателя в Копенгагене, то количество дополнительно созданных рабочих мест может достичь 435 000;
- рабочие места, связанные с велосипедным движением, многообразны, и более широкое распространение велосипедного движения ведет к появлению новых типов рабочих мест (см. диаграмму II);
- инвестиции в развитие велосипедного транспорта ведут к росту числа связанных с ним рабочих мест;
- рабочие места в сфере велосипедного транспорта существуют не только в городах. Рабочие места в туризме также играют весьма существенную роль;
- число рабочих мест, косвенно связанных с сектором велосипедного транспорта или созданных благодаря ему, может быть весьма значительным;
- важную роль в создании «зеленых» рабочих мест, связанных с велосипедным транспортом, играют органы государственной власти.



ДИАГРАММА II. КАТЕГОРИИ РАБОЧИХ МЕСТ В СФЕРЕ ВЕЛОСИПЕДНОГО ТРАНСПОРТА, ВЫЯВЛЕННЫЕ В ХОДЕ ВТОРОГО ЭТАПА ИССЛЕДОВАНИЯ



ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Участники Партнерства договорились о начале третьего этапа исследования по вопросу о потенциале для создания рабочих мест в области экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта. В частности, они решили проанализировать экономический потенциал конкретных стратегий в области транспорта с точки зрения создания рабочих мест, с тем чтобы:

- **определить сценарии, при которых государства-члены внедряют стратегии устойчивого развития транспорта;**
- **оценить потенциал таких стратегий для создания «зеленых» рабочих мест.**

В частности, конкретная цель третьего этапа исследования заключается в предоставлении директивным органам информации о том, какое влияние на рабочие места может оказать политика, стимулирующая переход к экологически чистым видам транспорта, включая общественный транспорт, электромобили и, возможно, активная мобильность.

Партнерство будет осуществлять надзор за разработкой моделей в целях подкрепления аргументации относительно того, что инвестиции в развитие благоприятного для здоровья и устойчивого транспорта желательны и необходимы не только по соображениям охраны окружающей среды и здравоохранения, но и с точки зрения новых возможностей для трудоустройства. Исследование будет представлено на пятом Совещании высокого уровня, которое состоится в Вене.



VII. ПАРТНЕРСТВО ПО ИНТЕГРАЦИИ ЦЕЛЕЙ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ОХРАНЫ ЗДОРОВЬЯ В СТРАТЕГИИ ГОРОДСКОГО РАЗВИТИЯ И ТЕРРИТОРИАЛЬНО-ПРОСТРАНСТВЕННОГО ПЛАНИРОВАНИЯ



ВВЕДЕНИЕ

Большая часть населения в регионе ЕРБ ВОЗ и ЕЭК проживает в городских районах. Ожидается, что в ближайшие десятилетия тенденция к урбанизации продолжится.

Жители городских районов страдают от транспортных заторов, создаваемых транспортными средствами шума и загрязнения воздуха, высокого риска дорожно-транспортного травматизма и ограниченных возможностей для физической активности. Это отрицательно сказывается на качестве городской жизни, здоровье, состоянии окружающей среды, производительности и, в конечном счете, экономике. Кроме того, из-за неравного доступа к транспорту и, как следствие, к услугам, образованию, здравоохранению, занятости и удобствам может наблюдаться усиление социальной изоляции.

Сознавая вышеизложенное, в 2014 году государства-члены сформулировали новую – пятую – приоритетную цель, с тем чтобы отразить важность интеграции целей в области транспорта в политику городского развития и территориально-пространственного планирования. В связи с этим Российская Федерация и Франция выступили с инициативой создать новое партнерство, посвященное приоритетной цели 5, которое и было учреждено в 2015 году.

ЦЕЛЬ И СФЕРА ОХВАТА

Основная цель Партнерства заключается в следующем:

- **повысить на международном уровне осведомленность о важности интегрирования процессов транспортного и территориального планирования;**
- **содействовать международному сотрудничеству в целях оказания странам поддержки в разработке более устойчивой транспортной политики и политики в области мобильности городского населения, ориентированной на охрану здоровья.**

Для достижения своих целей Партнерство определило ряд направлений работы, а именно:

- **налаживание научного сотрудничества между научно-исследовательскими институтами и научными центрами по вопросам интеграции политики в области транспортного и городского планирования;**
- **организация на базе Академии ОПТОСОЗ учебных занятий по устойчивому транспортному планированию;**

- разработка рекомендаций и руководящих указаний, а также налаживание обмена опытом и передовой практикой между городскими администрациями и специалистами по городскому и транспортному планированию;
- организация для представителей городских администраций и транспортных властей международных конференций и семинаров по вопросам эффективности и безопасности перевозок;
- создание пула международных экспертов по вопросам транспортного и территориального планирования.

ПАРТНЕРЫ И ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ

В работе Партнерства уже приняли участие следующие государства-члены:

- Министерство транспорта Российской Федерации и Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (один из координаторов);
- Министерство по экологическому и инклюзивному развитию, Генеральный директорат по инфраструктуре, транспорту и морским делам Франции (один из координаторов).

Целевые группы:

- лица, ответственные за выработку политики на национальном уровне;
- лица, ответственные за выработку политики, которые участвуют в транспортном и городском планировании или в территориально-пространственном планировании на региональном и местном уровнях;
- специалисты по городскому и транспортному планированию;
- исследователи и представители научных учреждений, университетов и студенты;
- представители НПО.

ДОСТИЖЕНИЯ

Главным достижением Партнерства является подписание соглашения между Версальским университетом Сен-Кантен-ан-Ивелин (Франция), Московским автомобильно-дорожным государственным техническим университетом и Научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (Российская Федерация).

Оба университета договорились о создании учебного курса «Устойчивый городской транспорт», посвященного транспортному и территориальному планированию, а также реализации приоритетной цели 5. В реализации этого проекта принимает активное участие Министерство по экологическому и инклюзивному развитию Франции. В настоящее время ведется разработка соответствующей магистерской программы.

Кроме того, в рамках Партнерства в Российской Федерации был организован целый ряд мероприятий, посвященных устойчивому транспортному и территориальному планированию. В 2017 и 2018 годах в городах России в рамках Партнерства состоялись рабочие совещания, посвященные различным аспектам устойчивых транспортных систем. На 2019 год запланировано проведение новых рабочих совещаний.

Кроме того, Российская Федерация приступила к осуществлению проекта по разработке предложений по внесению изменений в национальное законодательство в области городского и территориального планирования, направленных на сокращение выбросов парниковых газов на автомобильном транспорте.

ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

В 2018 году Партнерство предложило Руководящему комитету подготовить публикацию или руководство по передовой практике в области устойчивого транспортного и городского планирования. Эту работу возглавила Российская Федерация.

Государствам-членам и местным органам власти было предложено оказать содействие в подготовке этой публикации, представив примеры передовой практики. Ожидается, что публикация будет готова к пятому Совещанию высокого уровня и что она будет способствовать достижению приоритетной цели 5.

В дальнейшем публикация будет использоваться Академией ОПТОСОЗ для проведения будущих учебных занятий по ОПТОСОЗ.

VIII. ПАРТНЕРСТВО «ТРАНСДУНАЙ»

ВВЕДЕНИЕ

Партнерство «ТРАНСДУНАЙ» было создано в 2013 году после того, как в Австрии был запущен проект «Устойчивый транспорт и туризм вдоль Дуная», финансируемый Европейским союзом. Это был первый проект по развитию устойчивого туризма вдоль реки Дунай, который осуществлялся с 2012 по 2014 год. До своего впадения в Черное море Дунай протекает по территории десяти государств. Это важный путь, связывающий между собой страны Юго-Восточной Европы.

В свете успеха партнерства «ТРАНСДУНАЙ» Европейский союз поддержал второй проект под названием «Transdanube.Pearls», официальный запуск которого состоялся в феврале 2017 года и был приурочен к одному из совещаний в рамках ОПТОСОЗ. Осуществление этого проекта должно завершиться в июне 2019 года.

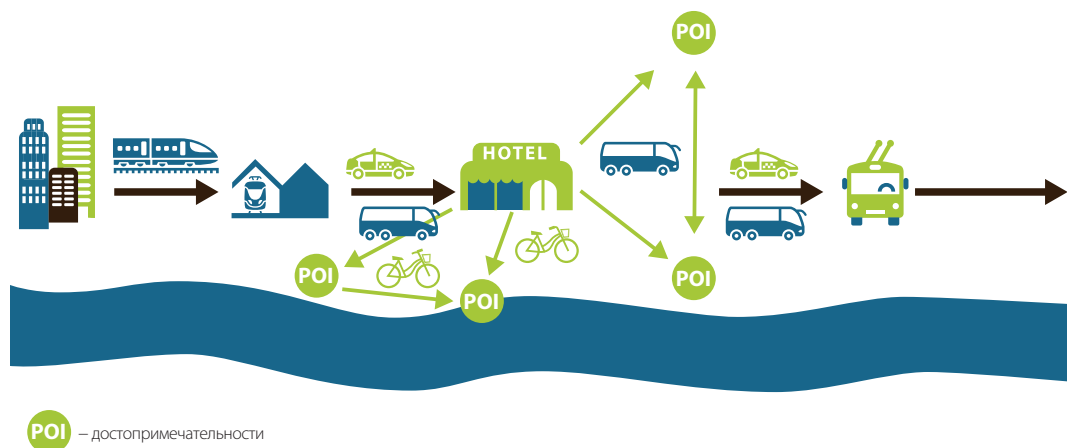
ДИАГРАММА III. СХЕМА ПРОЕКТА «TRANSDANUBE.PEARLS»



Основной задачей проекта «Transdanube.Pearls» является оказание поддержки Дунайскому региону путем развития экологически чистых, низкоуглеродных, мультимодальных и эффективных транспортных систем, характеризующихся низким уровнем выбросов, а также создание сети центров туризма («жемчужин»), для передвижения между которыми туристы и жители придунайских районов смогут пользоваться устойчивыми видами транспорта.

В основе партнерства «ТРАНСДУНАЙ» лежит представление о том, что экономическому развитию и росту Дунайского региона препятствуют низкий уровень доступности и низкое качество транспортных услуг. Посредством разработки предложений в области устойчивой мобильности Партнерство стремится повысить уровень доступности Дунайского региона в целом и распространить в этом регионе концепцию устойчивого туризма.

ДИАГРАММА IV. ВАРИАНТЫ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЯМИ («ЖЕМЧУЖИНАМИ»), УДОВЛЕТВОРЯЮЩИЕ ПРИНЦИПАМ УСТОЙЧИВОСТИ



ЦЕЛЬ И СФЕРА ОХВАТА

Основная цель Партнерства – содействовать устойчивому развитию Дунайского региона. Центральным элементом концепции является предоставление к услугам туристов и жителей региона транспортных систем, удовлетворяющих принципам социальной справедливости, экономической жизнеспособности и повышающих популярность таких видов передвижения и туризма, которые способствуют укреплению здоровья.

Кроме того, деятельность Партнерства должна привести к получению дополнительных результатов в виде улучшения связи между участвующими странами и распространения концепции устойчивой мобильности и туризма.

Центральная задача проекта «Transdanube.Pearls» заключается в создании сети центров туризма, удовлетворяющих принципам устойчивости. Эта сеть расположенных вдоль Дуная центров («жемчужин») призвана обеспечить наличие следующих возможностей:

- **добираться до «жемчужин» без использования личного автотранспорта, благодаря более эффективному комбинированию существующих услуг в области мобильности;**
- **передвигаться между «жемчужинами» с помощью новых и модернизированных устойчивых транспортных средств, разработанных и испытанных в рамках проекта;**
- **выбрать вариант передвижения к следующей «жемчужине» (или возвращения домой), удовлетворяющий принципам устойчивости;**
- **получать удобную для пользователей и легкодоступную информацию о существующих услугах в области устойчивой мобильности и туристских предложениях;**
- **укреплять потенциал местных и региональных заинтересованных сторон для продвижения концепции устойчивой мобильности в туризме после окончания срока реализации проекта.**

Партнерство также направлено на разработку единой концепции и единых планов действий в области обеспечения устойчивой мобильности в секторе туризма. Кроме того, Партнерство нацелено на разработку экспериментальных и демонстрационных проектов, посвященных рациональным с точки зрения охраны окружающей среды предложениям в области мобильности и наборам туристских услуг.

В результате осуществления проекта будут получены следующие результаты:

- **единые стандарты для сети «Transdanube.Pearls»;**
- **стратегия осуществления в масштабах всей сети;**
- **руководство по осуществлению;**
- **региональные планы устойчивого развития мобильности в сфере туризма;**
- **новые или улучшенные услуги в области мобильности.**

ПАРТНЕРЫ И ЦЕЛЕВЫЕ ГРУППЫ

Партнерство «ТРАНСДУНАЙ» объединяет усилия министерств расположенных в регионе стран и устанавливает связь между национальными властями и региональными и местными субъектами в целях координации и содействия достижению целей Партнерства. Участие в сети «жемчужин» повышает заметность задействованных в проекте центров туризма и предоставляет посещающим их туристам возможность путешествовать вдоль Дуная в соответствии с принципами устойчивости.

Целевые группы:

- **региональные власти и агентства, отвечающие за вопросы развития;**
- **перевозчики;**
- **туристские организации и менеджеры центров туризма;**
- **местные жители и туристы.**

Координатором Партнерства является Министерство устойчивого развития и туризма Австрии, а в число заинтересованных сторон и центров туризма входят:

- **Агентство по охране окружающей среды Австрии;**
- **Дунайское бюро в Ульме/Новом Ульме (Германия);**
- **компания WGD Danube Upper Austria Tourism Ltd. (Австрия)⁵;**
- **компания Regionalmanagement Burgenland Ltd. (Австрия);**
- **Братиславский самоуправляющийся регион (Словакия);**
- **компания West Pannon Regional and Economic Development Public Nonprofit Ltd. (Венгрия);**
- **Город Вуковар (Хорватия);**
- **Агентство развития «Синергия» (Словения);**
- **Администрация Видинского региона (Болгария);**
- **Клуб «Устойчивое развитие гражданского общества» (Болгария);**
- **Национальный научно-исследовательский институт туризма (Румыния);**
- **Агентство развития Юго-Восточного региона (Румыния);**
- **Правительство округа Баранья (Венгрия);**
- **Дунайский экспертный центр (Сербия);**
- **Агентство развития региона Восточная Сербия (Сербия).**

ДОСТИЖЕНИЯ

Благодаря реализации первого проекта в рамках партнерства «ТРАНСДУНАЙ» были созданы следующие продукты:

- **доклад о состоянии в секторе устойчивой мобильности в Дунайском регионе, включающий подборку примеров передовой практики;**
- **региональные планы действий;**
- **пакеты туристских услуг, соответствующих модели «мягкой» мобильности;**
- **цифровая карта, отображающая информацию о существующих предложениях в области мобильности и туризма.**

На сегодняшний день в рамках проекта «Transdanube.Pearls» получены следующие результаты:

- **организована 21-дневная поездка по Дунаю с посещением 13 потенциальных «жемчужин» Дунайского региона;**
- **эксперты по устойчивой мобильности и устойчивому туризму осуществили поездку вдоль реки Дунай с использованием исключительно устойчивого транспорта и в сопровождении видеожурналистов;**
- **двигаясь вниз по течению, эксперты посетили все регионы и центры туризма, заявившие о своей заинтересованности в получении статуса «жемчужины»;**
- **получены отзывы экспертов, которые были использованы для окончательной доработки единых стандартов.**

⁵ Упоминание в настоящем издании названий фирм и коммерческих продуктов не означает их одобрения со стороны Организации Объединенных Наций.

ДАЛЬНЕЙШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

До окончания реализации проекта Партнерство планирует:

- **подготовить руководящие принципы, которые будут содержать указания относительно:**
 - внедрения региональных планов устойчивого развития мобильности в сфере туризма;
 - комбинирования велосипедного и общественного транспорта;
 - разработки и внедрения программ аренды велосипедов;
 - разработки и внедрения гибких услуг в области общественного транспорта для перевозок на короткие расстояния;
 - поиска источников финансирования;
 - создания информационных центров по вопросам мобильности;
 - создания предложений в области мобильности для международного туризма;
- **создать сеть центров туризма, заметно проявляющих свою приверженность идее устойчивой мобильности в рамках туризма, под названием «Transdanube Pearls». Помимо прочего, эта сеть будет стимулировать сотрудничество между заинтересованными сторонами из секторов мобильности и туризма;**
- **расширить доступ к удобной для пользователей информации о существующих услугах в области мобильности. Региональные центры мобильности будут действовать в качестве механизмов единого окна по вопросам мобильности в регионах, в то время как международные информационные платформы по вопросам туризма и мобильности позволят туристам получить информацию о том, как путешествовать по придунайским районам, не прибегая к использованию личных автотранспортных средств.**

ПРИМЕРЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ОСУЩЕСТВЛЯЕМОЙ В РАМКАХ ПАРТНЕРСТВА

- Сбор примеров передовой практики в области управления мобильностью, связанных с обеспечением устойчивой доступности и налаживанием сообщения между городами и регионами;
- разработка и внедрение рациональных с точки зрения охраны окружающей среды предложений и пакетов услуг в области мобильности (например, автобусы и такси, которые можно заказать по телефону; экологически чистые альтернативные транспортные средства; суда и лодки). Предложения и пакеты услуг также должны быть направлены на укрепление здоровья за счет велосипедных прогулок и пешего туризма;
- укрепление сотрудничества между заинтересованными сторонами путем создания сети регионов, приверженных принципам развития устойчивой мобильности применительно к услугам в интересах туристов и местных жителей.

ДИАГРАММА V. ПУБЛИКАЦИИ В СОЦИАЛЬНЫХ СЕТЯХ, ПОСВЯЩЕННЫЕ ПРОЕКТУ «TRANSDANUBE.PEARLS»

© Bane Petrović



IX. РЕЗЮМЕ

Учрежденные в 2009 году в качестве одного из механизмов реализации ОПТОСОЗ партнерства доказали свою эффективность.

На сегодняшний день Руководящий комитет ОПТОСОЗ утвердил создание шести партнерств. Они охватывают разные сферы, которые могут представлять собой:

- **технические области (например, эковожждение);**
- **четко очерченные географические районы (например, Дунайский регион);**
- **область научных исследований (на которую, например, ориентировано Партнерство по созданию рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта);**
- **область разработки политики (в которой оказывает поддержку, например, Партнерство по развитию велосипедного движения);**
- **область разработки инструментов, призванных помочь при выработке стратегий и принятии решений (как, например, в случае с Партнерством по HEAT).**

За несколько лет более 30 государств-членов возглавили то или иное направление деятельности в рамках партнерств или приняли в ней участие. Несколько международных организаций (в частности, МОТ, ЮНЕП, ОЭСР) наряду с секретариатом (ЕЭК и ЕРБ ВОЗ) и НПО (например, Европейская федерация велосипедистов и «Полис») являются участниками этих партнерств и вносят вклад в разработку и осуществление их деятельности.

Гибкость механизма партнерств способствует привлечению партнеров, которые демонстрируют большую заинтересованность и наличие мотивации к принятию практических мер по реализации конкретных аспектов ОПТОСОЗ.

Партнерства способствуют диалогу между директивными органами, особенно на уровне государств-членов, и техническими экспертами. Благодаря их прагматичному подходу разрабатываются удобные для пользователей и основанные на фактических данных инструменты для интеграции в транспортную политику соображений охраны окружающей среды и здравоохранения, что позволяет заполнить значительный существующий пробел.

Сделанный в ОПТОСОЗ упор на таких видах мобильности, как общественный и велосипедный транспорт, а также пешеходное движение, которые зачастую остаются за рамками основного обсуждения вопросов транспорта, позволяет участникам Программы рассматривать инновационные направления деятельности и во многих отношениях быть пионерами в области разработки политики. Благодаря этому партнерствам удалось выявить потенциал для содействия достижению экономических, экологических и социальных целей, а также целей в области охраны здоровья, которым обладают стратегии развития благоприятного для здоровья и устойчивого транспорта.

Партнерства предоставляют государствам-членам и международным организациям возможность решать в рамках ОПТОСОЗ более сложные с технической точки зрения и более проработанные вопросы. В рамках партнерств:

- **проводится изучение областей и процессов, которое служит источником информации и поддержки для директивных органов при принятии ими решений;**
- **разрабатываются ценные инструменты для директивных органов (например, в рамках Партнерства по HEAT);**
- **анализируются новые достижения, которые показывают, что устойчивая организация жизнедеятельности и мобильности вовсе не обязательно означает уменьшение количества поездок или сокращение туризма (например, партнерство «ТРАНСДУНАЙ»);**

- **ведется мониторинг того, как переход к устойчивой мобильности может оказывать влияние на экономику, которое, как выяснилось, является положительным (например, Партнерство по созданию рабочих мест в сфере экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта);**
- **демонстрируются положительные эффекты от изменения моделей поведения. Так, благодаря Партнерству по эковождению стало известно, что изменение стиля вождения ведет не только к сокращению загрязнения воздуха, но и к экономии денежных средств за счет уменьшения расхода топлива. Кроме того, в случае электромобилей использование приемов эковождения ведет к сокращению потребления электроэнергии;**
- **предоставляются информация и примеры передовой практики, которые могут помочь государствам-членам в развитии собственных стратегий, направленных на интеграцию вопросов здравоохранения и окружающей среды в транспортную политику.**

Участие в партнерствах ОПТОСОЗ носит открытый характер. Это сделано для того, чтобы привлечь как можно больше государств-членов и заинтересованных сторон. Кроме того, партнерства позволяют участникам ОПТОСОЗ добиваться следующих важных результатов:

- **побуждать государства-члены к тому, чтобы они возглавили работу по конкретным вопросам и учредили новые партнерства;**
- **стимулировать государства-члены к тому, чтобы они присоединялись к существующим партнерствам и содействовали их работе, делаясь своим опытом и ноу-хау;**
- **создавать платформы, с помощью которых государства-члены и заинтересованные стороны могут совместно обсуждать конкретные вопросы, относящиеся к интересующим их темам. Темы обсуждений варьируют от весьма узких вопросов (например, о том, как на национальном уровне регулируется конкретный тип электрических велосипедов) до более общих (например, о влиянии, которое оказывают различные стратегии на национальном уровне).**

Представители партнерств ежегодно отчитываются перед Руководящим комитетом ОПТОСОЗ. Это позволяет довести основные выводы и идеи партнерств до сведения тех государств-членов, которые не участвуют в их работе.

Партнерства ОПТОСОЗ характеризуются гибкостью своих структур. Они могут сами выбирать наилучший способ организации своей работы при условии соблюдения круга ведения, утвержденного Руководящим комитетом (см. приложение). Структура может варьировать в зависимости от конкретных тем, потребностей и координаторов. Такая гибкость стимулирует творчество и взгляд на перспективу.

Партнерства не получают финансирования из средств целевых фондов, учрежденных для ОПТОСОЗ. Их деятельность финансируется партнерами либо напрямую, либо в рамках совместных международных проектов. Таким образом, стимулируется участие координаторов и участников партнерств.

Следующим шагом в работе партнерств могло бы стать привлечение к ним более широкого внимания. При этом они должны быть по-прежнему ориентированы на получение актуальных и практических результатов.

Государства-члены могут принимать решения об учреждении новых партнерств для реализации новых и возникающих приоритетных задач или о прекращении деятельности партнерств, цели которых были достигнуты.

Об основных достижениях партнерств будет сообщено на пятом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Вена, 22–24 октября 2019 года).





ПРИЛОЖЕНИЕ

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ КРУГ ВЕДЕНИЯ ДЛЯ ПАРТНЕРСТВ ОПТОСОЗ

I. КРУГ ВЕДЕНИЯ

1. На третьем Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Амстердам, 22 и 23 января 2009 года) был достигнут консенсус относительно создания Партнерства ОПТОСОЗ (Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья) в качестве одного из механизмов достижения четырех приоритетных целей ОПТОСОЗ в период 2009–2014 годов (см. ECE/AC.21/2009/2–EUR/09/5086385/2, приложение I)⁶. На четвертом Совещании высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Париж, 14–16 апреля 2014 года) участвующие в ОПТОСОЗ государства подтвердили свою приверженность делу достижения всех четырех приоритетных целей ОПТОСОЗ и приняли пятую приоритетную цель, сформулированную в Парижской декларации (ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, приложение)⁷.

2. Партнерство ОПТОСОЗ было установлено для выполнения следующих трех основных задач:

- a) обеспечение ОПТОСОЗ эффективным механизмом поддержки процесса осуществления ее плана работы в том, что касается аспектов, связанных с созданием соответствующих инструментов и методов, и формирование технического потенциала для оказания государствам-членам поддержки в осуществлении ОПТОСОЗ на национальном уровне;
- b) укрепление участия потенциальных партнеров (включая государства-участники, международные финансовые учреждения, неправительственные и межправительственные организации, а также соответствующие академические и технические учреждения), которые будут непосредственно вовлечены в работу, осуществляемую в рамках данного Партнерства;
- c) обеспечение более прочной и устойчивой основы для выделения людских и финансовых ресурсов на осуществление плана работы ОПТОСОЗ на национальном и международном уровне, что позволило бы устранить один из ключевых недостатков ОПТОСОЗ⁸.

3. К числу основных видов деятельности в рамках партнерств относятся:

- a) разработка инструкций, методов, инструментов и учебных материалов по комплексным подходам к определению стратегий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья;
- b) оказание технического содействия на национальном и субнациональном уровне для разработки, реализации и оценки комплексных стратегических подходов и осуществления таких разработанных инструкций, методов и инструментов, как руководство по национальным планам действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья, в частности в странах Восточной и Юго-Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии;
- c) поощрение усилий по наращиванию потенциала, профессиональной подготовке и обмену ноу-хау и экспертными знаниями с акцентом на потребности стран Европейской экономической комиссии (ЕЭК) ООН с переходной экономикой;
- d) подготовка вспомогательных материалов и стимулирование исследовательской деятельности, а также распространение информации о результатах, достигнутых в сферах, затрагиваемых в контексте «эстафеты» ОПТОСОЗ;
- e) активизация информационно-разъяснительной работы и сотрудничества на международном уровне;
- f) стимулирование обмена информацией и повышение прозрачности в работе ОПТОСОЗ;
- g) содействие другим направлениям деятельности в соответствии с Парижской декларацией.

6 См. доклад о работе третьего Совещания высокого уровня или Амстердамскую декларацию (публикацию); оба документа доступны по адресу <https://thepop.unecese.org/node/95>.

7 Доступно по адресу www.unecese.org/index.php?id=31244#/.

8 См. также *Общеввропейскую программу по транспорту, окружающей среде и охране здоровья: оценка достигнутого прогресса* (ECE/AC.21/2); документ доступен по адресу www.unecese.org/index.php?id=2527.

4. Каждое из партнерств осуществляет свою деятельность в тесной координации с другими профильными международными правительственными и неправительственными организациями, представленными в Руководящем комитете, а также сотрудничает с международными финансовыми и донорскими организациями, которые выделяют средства на реализацию программ и проектов, относящихся к соответствующим аспектам осуществления ОПТОСОЗ и деклараций, принимаемых на совещаниях высокого уровня ОПТОСОЗ.
5. Партнерства стимулируют сотрудничество между государственным и частным секторами и их участие в осуществлении деятельности, предусмотренной их программой работы. Они поощряют также налаживание сотрудничества с образовательными учреждениями в целях активизации деятельности по укреплению потенциала в тех областях, которые имеют отношение к достижению цели обеспечения устойчивого и благоприятного для здоровья транспорта.

II. ПРАКТИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПАРТНЕРСТВ

A. Партнеры ОПТОСОЗ

6. Партнерства ведут работу в гибком режиме под эгидой и на основе инструкций Руководящего комитета ОПТОСОЗ, а также в координации и сотрудничестве с секретариатом ОПТОСОЗ. Членство в партнерствах ОПТОСОЗ является добровольным и открыто для государств-членов, ключевых неправительственных организаций, входящих в состав Руководящего комитета, и соответствующих межправительственных организаций, а также – там, где это возможно – международных финансовых учреждений («партнеров ОПТОСОЗ»), которые примут решение об участии в том или ином партнерстве.
7. Партнеры ОПТОСОЗ оказывают поддержку соответствующему партнерству и участвуют в подготовке и осуществлении конкретных мероприятий или проектов в соответствии с программой работы ОПТОСОЗ. Партнеры также поддерживают деятельность по распространению информации и усилия, направленные на мобилизацию ресурсов.
8. Деятельность партнерств координируется секретариатом на основе согласованного плана работы и при наличии необходимых ресурсов, если иное не предусмотрено описанием конкретного партнерства (см. ниже). Это позволяет сосредоточить ресурсы на разработке таких продуктов, которые будут играть весьма заметную роль в формировании партнерств как эффективного механизма («фирменного знака» деятельности в области транспорта, охраны окружающей среды и здравоохранения) с целью привлечения новых партнеров.
9. Партнерам ОПТОСОЗ предлагается вносить в координацию работы своего партнерства и управление им, а также в проводимую им существенную работу активный вклад – или финансовый, на основе выделения специальных фондов секретариату ОПТОСОЗ, и/или натурой, путем откомандирования персонала для работы в секретариате ОПТОСОЗ. В любом случае для целей эффективной работы партнерства необходимо обеспечить деятельность штатных сотрудников на устойчивой основе, причем в течение достаточного времени и с предоставлением специальных ресурсов в достаточном объеме для управления партнерством в порядке удовлетворения соответствующей просьбы, поступившей в секретариат, а также для подготовки и осуществления предусмотренных мероприятий и проектов.
10. От каждого партнерства требуется ежегодное представление Руководящему комитету официального письменного доклада о проведенной и текущей работе, о запланированных мероприятиях, а также о новых партнерах либо об изменениях в описании партнерства. Промежуточную обновленную информацию о положении дел следует представлять Бюро на его совещаниях, которые проводятся в ходе сессий.

B. Сеть ресурсов для партнерств ОПТОСОЗ

11. Сеть ресурсов для партнерств ОПТОСОЗ будет создана партнерами для мобилизации экспертных технических знаний, имеющихся у научных учреждений и государственных организаций, центров передового опыта и сотрудничающих центров Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), в областях, относящихся к осуществлению ОПТОСОЗ. Эта сеть ресурсов будет предоставлять экспертные технические знания и может участвовать, по соответствующему приглашению, в разработке материалов для подготовки кадров и наращивания потенциала, а также в распространении и использовании этих материалов и, при необходимости, в передаче ноу-хау другим странам. Данная сеть ресурсов позволит обеспечить затратоэффективность партнерства за счет привлечения наиболее передовых на сегодняшний день технологий с учетом потребностей, обусловленных конкретным проектом; она будет встроена в работу через посредство Инструментария и Информационного центра ОПТОСОЗ.

С. Процедура учреждения и изменения партнерств ОПТОСОЗ, присоединения к ним и прекращения участия в них

12. Партнерства ОПТОСОЗ имеют четко определенную сферу охвата и направлены на устранение выявленных пробелов в знаниях и практике; при этом они ориентированы на практическую деятельность по предоставлению государствам-членам высококачественных продуктов в порядке достижения приоритетных целей ОПТОСОЗ. Они нацелены на обеспечение дополнительных преимуществ за счет разработки инструментов и методологических подходов, а также обмена передовой практикой. Партнерства ОПТОСОЗ открыты для новых членов и поддержки в виде финансовых взносов или взносов натурой, которая может позитивно сказаться на достижении поставленных целей.

13. Новые партнерства ОПТОСОЗ могут учреждаться по решению Руководящего комитета. Для облегчения принятия такого решения заинтересованные партнеры в сотрудничестве с секретариатом готовят описание будущего партнерства. Для этого им необходимо получить в секретариате, заполнить и направить Руководящему комитету на одобрение специальную форму. В этой форме надлежит указать следующее:

- a) цель партнерства;
- b) сфера охвата и задача;
- c) перечень учреждающих партнеров (не менее двух);
- d) способы управления (ведущий(е) партнер(ы), механизм координации и роль секретариата);
- e) целевые группы, на которые ориентирована деятельность партнерства;
- f) способы, с помощью которых предлагаемое партнерство будет встраиваться в существующий план работы ОПТОСОЗ и способствовать достижению одной или нескольких приоритетных целей;
- g) конкретный план работы с четко поставленными практическими задачами на период от двух до четырех лет, а также потенциальный вклад партнерства в контексте следующего Совещания высокого уровня;
- h) источники средств, за счет которых будут покрываться финансовые потребности партнерства;
- i) предложение по организации мониторинга работы партнерства и механизму отчетности перед Руководящим комитетом.

14. Кроме того, учреждающие партнеры могут подтвердить свое участие, направив в секретариат заверенное письмо о намерениях, в котором они заявляют о своем желании присоединиться к соответствующему партнерству и указывают, в какой форме и в каком объеме они будут вносить взносы для обеспечения его работы..

15. Партнеры, заинтересованные в присоединении к уже существующим партнерствам ОПТОСОЗ, также могут это сделать, направив в секретариат ОПТОСОЗ заверенное письмо о намерениях, в котором они заявляют о своем желании присоединиться к тому или иному партнерству и указывают, в какой форме и в каком объеме они будут вносить взносы на поддержание его работы.

16. Руководящий комитет может поручить Бюро в предварительном порядке одобрить возможные изменения в описании партнерства, содержащемся в форме, которая была направлена Руководящему комитету при учреждении этого партнерства (см. пункт 13 выше), с тем чтобы избежать задержек с реализацией плана работы партнерства. Руководящий комитет затем рассмотрит предлагаемые изменения и примет решение об их утверждении на своей следующей сессии, которая состоится в период после внесения этих изменений.

17. Участие в существующих партнерствах ОПТОСОЗ может быть прекращено на основании решения Руководящего комитета.

D. Финансирование

18. Поддержку работы партнерства следует осуществлять главным образом на основе добровольных взносов партнеров. Такие ресурсы могут предоставляться в денежной форме или натурой. Партнеры ОПТОСОЗ могут выделять специальные ресурсы под конкретные проекты с ограниченным сроком реализации. Партнерам ОПТОСОЗ также предлагается регулярно выделять средства на нужды секретариата для обеспечения надлежащего обслуживания работы партнерств.

Секретариат совместно с Сетью ресурсов будет выполнять основные функции, включая координацию и осуществление ключевой деятельности, разработку проектных предложений и мобилизацию ресурсов для специальной деятельности в соответствии с мандатом и кругом ведения партнерства. Функционирование Сети ресурсов не должно влечь за собой никаких дополнительных финансовых расходов для Организации Объединенных Наций.

Е. Использование логотипа ОПТОСОЗ применительно к мероприятиям, проводимым в рамках партнерства

19. Поскольку логотип ОПТОСОЗ является авторитетным «знаком качества» применительно к мероприятиям и продуктам, разработанным в рамках партнерства ОПТОСОЗ, и подразумевает, что их одобрение и ответственность за них возлагается на ЕЭК и ЕРБ ВОЗ, его использование (в том числе в коммуникационных целях) возможно только с письменного согласия секретариата.

Ф. Участие негосударственных субъектов в партнерствах ОПТОСОЗ

20. Хотя участие негосударственных субъектов (например, научных учреждений, НПО, организаций частного сектора и благотворительных фондов) в осуществлении деятельности партнерств ОПТОСОЗ приветствуется и поощряется, все же при этом необходимо принимать все меры предосторожности во избежание любых реальных или потенциальных конфликтов интересов в том, что касается структуры, целей и практических результатов деятельности того или иного партнерства, а также его управления и администрирования. Речь идет, в частности, о таких аспектах, как финансирование, совместное осуществление мероприятий и опубликование материалов. По этой причине вопрос об участии негосударственных субъектов в каждом конкретном случае следует тщательно рассматривать на индивидуальной основе и запрашивать согласие на это у профильных отделов ЕЭК и ВОЗ.