

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**
Конференция министров по транспорту**Третья сессия**

Москва, 5-9 декабря 2016 года

Пункт 3а предварительной повестки дня*

Основные вопросы в области транспорта**Цели в области устойчивого развития и транспорт****Записка секретариата***Резюме*

Важная стимулирующая роль транспорта в процессе достижения Целей в области устойчивого развития означает необходимость учета трех элементов устойчивого развития, а именно: экономического, социального и экологического, в повестке дня по вопросам транспортной связуемости сбалансированным образом при помощи комплексной интермодальной транспортно-логистической системы, которая оптимизирует сравнительные преимущества каждого вида транспорта.

В настоящей записке рассматривается роль транспорта в достижении Целей в области устойчивого развития. В ней освещаются ключевые элементы более устойчивого транспортного сектора. В ней представлена концепция международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы с указанием тех стран, которые осуществляют эту концепцию применительно к развитию транспорта. В ней также предлагаются пути вперед для создания комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в целях устойчивой транспортной связуемости.

I. Роль транспорта в достижении Целей в области устойчивого развития

1. Широко признано, что транспорт играет важную роль в процессе социально-экономического развития, обеспечивая доступ к экономическим и социальным возможностям. Он содействует передвижению людей, товаров, рабочей силы, ресурсов, продуктов и идей по региону, создавая рыночные возможности как для потребителей, так и для производителей. Он позволяет

* E/ESCAP/MCT(3)/L.1.



последним задействовать существующие на местах преимущества, обеспечивая распространение сбытовых систем в глобальном масштабе.

2. В то же время транспортный сектор является основным потребителем ископаемых видов топлива и в нем образуется целый ряд различных видов выбросов. Повышение уровня моторизации также приводит к увеличению числа случаев смерти и телесных повреждений в результате дорожно-транспортных происшествий.

3. В сентябре 2015 года в ходе проведения саммита Организации Объединенных Наций, посвященного принятию Повестки дня в области устойчивого развития на период после 2015 года, были приняты 17 Целей в области устойчивого развития, которые вступили в силу 1 января 2016 года. В таблице 1 представлены показатели по ряду Целей, которые касаются транспорта и инфраструктуры и по которым транспортный сектор может обеспечить прямое и косвенное воздействие.

Таблица 1

Вклад транспортного сектора в достижение Целей в области устойчивого развития и соответствующих показателей

<i>Цель в области устойчивого развития</i>	<i>Прямой вклад</i>	<i>Косвенный вклад</i>
Цель 1. Повсеместная ликвидация нищеты во всех ее формах		1.1 К 2030 году ликвидировать крайнюю нищету для всех людей во всем мире (в настоящее время крайняя нищета определяется как проживание на сумму менее чем 1,25 долл. США в день) 1.2 К 2030 году сократить долю мужчин, женщин и детей всех возрастов, живущих в нищете во всех ее проявлениях, согласно национальным определениям, по крайней мере наполовину
Цель 2. Ликвидация голода, обеспечение продовольственной безопасности и улучшение питания и содействие устойчивому развитию сельского хозяйства	2.a Увеличить инвестирование, в том числе посредством активизации международного сотрудничества, в сельскую инфраструктуру, сельскохозяйственные исследования и агропропаганду, развитие технологий и создание генетических банков растений и животных в целях укрепления потенциала развивающихся стран, особенно наименее развитых стран, в области сельскохозяйственного производства	2.3 К 2030 году удвоить продуктивность сельского хозяйства и доходы мелких производителей продовольствия, в частности женщин, представителей коренных народов, фермерских семейных хозяйств, скотоводов и рыбаков, в том числе посредством обеспечения гарантированного и равного доступа к земле, другим производственным ресурсам и факторам сельскохозяйственного производства, знаниям, финансовым услугам, рынкам и возможностям для увеличения добавленной стоимости и занятости в несельскохозяйственных секторах

<i>Цель в области устойчивого развития</i>		<i>Прямой вклад</i>	<i>Косвенный вклад</i>
Цель 3.	Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте	3.6	К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий
			3.9
			К 2030 году существенно сократить количество случаев смерти и заболевания в результате воздействия опасных химических веществ и загрязнения и отравления воздуха, воды и почв
Цель 7.	Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех	7.3	К 2030 году удвоить глобальный показатель повышения энергоэффективности
Цель 9.	Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям	9.1	Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех
		9.4	К 2030 году модернизировать инфраструктуру и переоборудовать промышленные предприятия, сделав их устойчивыми за счет повышения эффективности использования ресурсов и более широкого применения чистых и экологически безопасных технологий и промышленных процессов, с участием всех стран в соответствии с их индивидуальными возможностями

<i>Цель в области устойчивого развития</i>	<i>Прямой вклад</i>	<i>Косвенный вклад</i>
Цель 11. Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов	<p>9.a Содействовать развитию экологически устойчивой и стойкой инфраструктуры в развивающихся странах за счет увеличения финансовой, технологической и технической поддержки африканских стран, наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств</p> <p>11.2 К 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц</p>	11.6 К 2030 году уменьшить негативное экологическое воздействие городов в пересчете на душу населения, в том числе посредством уделения особого внимания качеству воздуха и удалению городских и других отходов
Цель 13. Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями		13.1 Повысить сопротивляемость и способность адаптироваться к опасным климатическим явлениям и стихийным бедствиям во всех странах
Цель 16. Содействие построению миролюбивого и открытого общества в интересах устойчивого развития, обеспечение доступа к правосудию для всех и создание эффективных,		16.2 Положить конец надругательствам, эксплуатации, торговле и всем формам насилия и пыток в отношении детей

<i>Цель в области устойчивого развития</i>	<i>Прямой вклад</i>	<i>Косвенный вклад</i>
подотчетных и основанных на широком участии учреждений на всех уровнях		
Цель 17. Укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития	В целом	В целом

Источник: резолюция 70/1 Генеральной Ассамблеи. Также см. <https://sustainable.development.un.org/>.

II. Транспорт и три компонента устойчивого развития

4. С учетом Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года три компонента устойчивого развития – экономический, социальный и экологический – должны быть представлены в стратегиях, планах и деятельности в области транспорта. Важно выявить пути, по которым эти три компонента увязываются с вопросами транспорта и каким образом они взаимосвязаны с тем, чтобы повысить степень устойчивости транспорта.

A. Экономический аспект

5. На глобальном уровне в 2014 году Всемирная торговая организация сообщила, что стоимостной объем глобального экспорта готовой продукции достиг 18,95 трлн. долл. США.¹ Морской транспорт служит основой международной торговой системы, обеспечивая перевозку приблизительно 80 процентов грузов мировой торговли в том, что касается их объема, и 70 процентов грузов в том, что касается их стоимости. Остальная часть приходится на железнодорожный, автомобильный и авиационный транспорт.

6. На местном уровне транспортная сеть имеет важное значение для обеспечения доступа к рынкам, социальным услугам и информации, прежде всего в сельских и удаленных районах. Чем более эффективны транспортные услуги, тем большие возможности существуют для повышения производительности и эффективности рынков.²

7. Исследования также показывают, что доступ к сельским районам содействует формированию возможностей для экономической деятельности, трудоустройства и сокращения масштабов нищеты, налаживая связи между фермерами и рынками и между производителями и потребителями. Как представляется, существуют явные свидетельства того, что малоимущее население получает выгоды от улучшения сельских дорог. Исследование, проведенное Международным институтом исследований продовольственной политики по связям между расходами правительства и масштабами нищеты в сельских районах Индии, показало, что инвестиции в объеме 10 млн. рупий в целях улучшения дорог позволили 1 650 малоимущим лицам выйти из состояния нищеты.³ Другое исследование показало, что расходы правительства на сельскую инфраструктуру (дороги, электроснабжение и связь) улучшили возможности для трудоустройства за рамками сектора сельского хозяйства

¹ World Trade Organization, “Modest trade recovery to continue in 2015 and 2016 following three years of weak expansion”, 14 April 2015. См. www.wto.org/english/news_e/pres15_e/pr739_e.htm.

² Исследования, проведенные в Китае говорят о том, что инвестиции в улучшение находящихся в плохом состоянии дорог обеспечили получение валового внутреннего продукта в сельском хозяйстве на уровне 1,57 юаня на каждый инвестированный юань и более 5 юаней в отношении несельскохозяйственного валового внутреннего продукта (Shenggen Fan and Connie Chan-Kang, “Returns to investment in less-favored areas in developing countries: a synthesis of evidence and implications for Africa”, *Food Policy*, vol. 29 (August 2004), pp. 431-444.) См. www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0306919204000429.

³ Shenggen Fan, Peter Hazell and Sukhadeo Thorat, *Linkages between Government Spending, Growth, and Poverty in Rural India*, International Food Policy Research Institute Research Report, No. 110 (Washington, D.C., International Food Policy Research Institute, 1999). См. <http://ebrary.ifpri.org/cdm/ref/collection/p15738coll2/id/125916>.

и обеспечили повышение заработной платы в сельских районах, что оказало существенное воздействие на сокращение масштабов нищеты и неравенства.⁴

8. Транспорт также играет важную роль в развитии туризма. По оценкам Всемирного совета по туризму и путешествиям, в 2013 году вклад туризма в глобальный валовой внутренний продукт составил 2,2 трлн. долл. США, при этом он также обеспечил 100 млн. рабочих мест во всем мире.⁵

9. Рабочие места и доход имеют большое значение для экономического развития. Транспортный сектор создает большое число возможностей в сфере трудоустройства. По оценкам «Евростата», по состоянию на 2005 год этот сектор обеспечивал занятость 8,7 млн. человек в Европейском союзе.⁶ По данным бюро статистики труда Департамента труда Соединенных Штатов, в этой стране на транспорте и в складском хозяйстве непосредственно заняты 4,4 млн. человек.⁷ Эти показатели не учитывают миллионы рабочих мест, которые косвенно связаны с деятельностью в транспортном секторе.

10. Быстрая моторизация приводит к возникновению серьезной проблемы заторов на дорогах, стоимость которой, по оценкам, в странах Азии составляет от 2 до 5 процентов валового внутреннего продукта каждый год в результате потерь времени и увеличения затрат на перевозки.⁸

В. Социальный аспект

11. Считается, что транспорт содействует социальному развитию, обеспечивая мобильность рабочей силы и доступ к системам здравоохранения и образования и к другим социальным услугам. Мобильность обеспечивает связи между людьми, поощряет обмены и обогащает процесс культурного развития. Транспортные связи имеют особенно важное значение в обеспечении поставок основных предметов снабжения и предоставлении услуг населению, проживающему в сельских и удаленных районах. Согласно данным индекса доступности сельских районов Всемирного банка, 31 процент сельского населения мира (более 1 миллиарда человек, при этом 98 процентов их приходится на развивающиеся страны) не располагает адекватным доступом к системам автомобильного транспорта.⁹ В большинстве стран региона Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) с низким уровнем доходов многие сельские домашние хозяйства не располагают доступом к действующим в любое время года дорогам: например, лишь

⁴ Shenggen Fan, Linxiu Zhang and Xiaobo Zhang, *Growth, Inequality, and Poverty in Rural China: The Role of Public Investments*, International Food Policy Research Institute Research Report, No. 125 (Washington, D.C., International Food Policy Research Institute, 2002).

См. <http://ebrary.ifpri.org/cdm/compoundobject/collection/p15738coll2/id/87927/rec/3>.

⁵ World Travel and Tourism Council, "Travel & tourism: economic impact – world" (London, 2014).

⁶ Eurostat, *Panorama of Transport*, 2009 ed. (Luxembourg, 2009).

См. <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3217494/5711595/KS-DA-09-001-EN.PDF/9c90d489-5009-4acc-9810-ae39612897d3?version=1.0>.

⁷ Bureau of Labor Statistics, "Employment by major industry sector", last updated 8 December 2013.

См. www.bls.gov/.

⁸ См. www.adb.org/sectors/transport/key-priorities/urban-transport.

⁹ Всемирный банк разработал индекс доступности сельских районов, с тем чтобы учитывать важную роль доступа и мобильности для сокращения масштабов бедности в развивающихся странах. Этот индекс позволяет определять долю сельского населения, которое располагает адекватным доступом к системам автодорожного транспорта.

См. www.worldbank.org/transport/transportresults/headline/rural-access/fai-updated-modelbasedscores5-20070305.pdf (по состоянию на 10 февраля 2015 года).

39 процентов и 30 процентов сельских домашних хозяйства Бангладеш и Непал, соответственно, располагают таким доступом, в то время как 40 процентов деревень в Индии отрезаны от рыночных центров и основных дорожных сетей в сезоны дождей.¹⁰

12. Гибель людей и травмы в результате дорожно-транспортных происшествий приводят к возникновению больших экономических и социальных потерь в обществе. В частности, травмы, полученные в результате дорожно-транспортных происшествий, являются основной причиной смертности в глобальном масштабе и основой причиной смертности молодых людей (лиц в возрасте 15-29 лет). В глобальном масштабе 90 процентов случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий происходит в странах с низким и средним уровнем доходов, хотя на их долю приходится лишь 54 процента транспортных средств в мире. Выводы *Global Status Report on Road Safety 2015* («Доклад о безопасности дорожного движения в мире, 2015 год»), подготовленного Всемирной организацией здравоохранения, показывают, что в 2013 году более 733 000 человек погибли на дорогах в регионе ЭСКАТО – более половины от общего числа случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий в мире в этом году (1,25 млн. человек).¹¹

С. Экологическое воздействие

13. По данным Международного энергетического агентства (МЭА), использование нефти во все большей степени происходит всего лишь в двух секторах: транспорт и нефтехимическая промышленность. Эта тенденция обеспечит повышение объемов использования нефти на период до 2035 года.¹² В 2013 году на долю транспортного сектора пришлось почти две третьих от глобального потребления нефти и более 27 процентов от глобального потребления энергии.¹³ В этом секторе в Азиатско-Тихоокеанском регионе был потреблен такой объем нефти, величина которого превысила 460 млн. тонн нефтяного эквивалента, из которых 87,24 процента пришлось на автомобильный транспорт.¹⁴ Предполагается, что доля автомобильного транспорта в потреблении энергии будет оставаться самой большой (см. диаграмму 1).¹⁵

¹⁰ The World Bank, “Safe, clean, and affordable: transport for development – the World Bank Group’s transport business strategy for 2008-2012” (Washington, D.C., 2008).
См. <http://documents.worldbank.org/curated/en/440361468175472897/pdf/467920WP0Box331usiness1Strategy1web.pdf>.

¹¹ World Health Organizations, *Global Status Report on Road Safety 2015* (Geneva, 2015).
См. http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/.

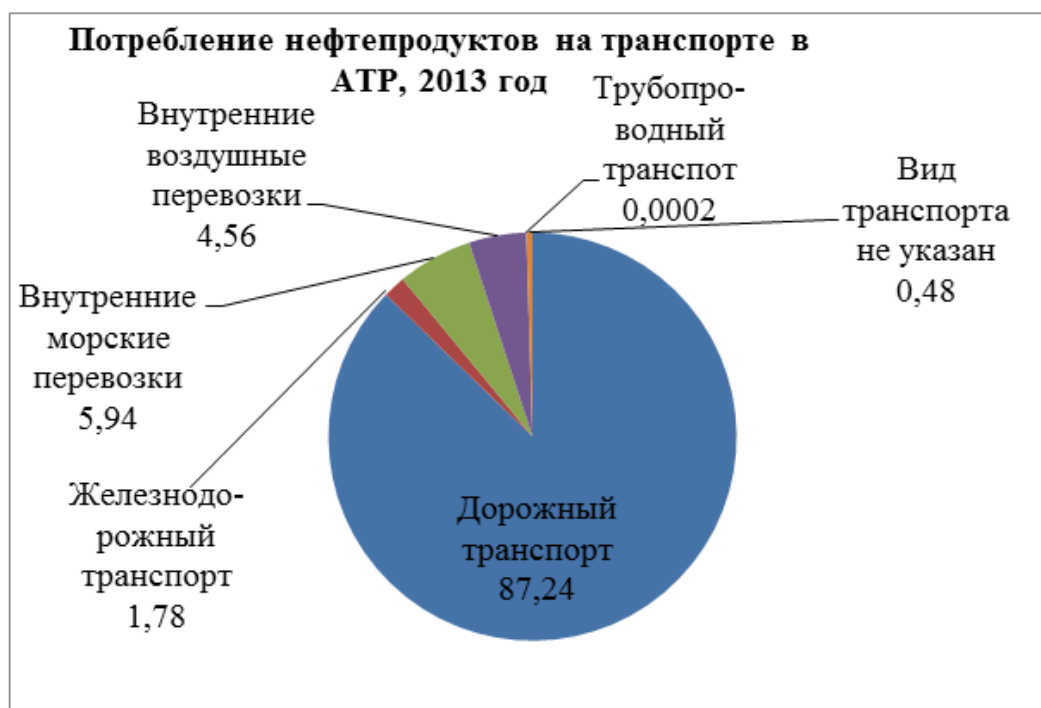
¹² International Energy Agency, “Executive summary: World Energy Outlook 2013” (Paris, 2013).
См. <http://www.iea.org/Textbase/npsum/WEO2013SUM.pdf>.

¹³ International Energy Agency, “Key world energy statistics 2015” (Paris, 2015).

¹⁴ Расчет ЭСКАТО на основе данных: Международного энергетического агентства, (International Energy Agency, World energy balances, IEA World Energy Statistics and Balances database); см. <http://dx.doi.org/10.1787/data-00512-en> (по состоянию на 14 марта 2016 года).

¹⁵ International Energy Agency, *World Energy Outlook 2012* (Paris, 2012).
См. www.iea.org/publications/freepublications/publication/WEO2012_free.pdf.

Диаграмма 1
Потребление нефтепродуктов в Азиатско-Тихоокеанском регионе с разбивкой по секторам, 2013 год
 (В процентах)



Источник: данные Международного энергетического агентства: выбросы CO₂ с разбивкой по продуктам и потокам. Данные МЭА по выбросам CO₂ получены из базы данных о потреблении различных видов топлива. См. <http://dx.doi.org/10.1787/data-00430-en> (по состоянию на 14 марта 2016 года).

14. Из всех секторов транспортный сектор является вторым по величине источником выбросов двуокиси углерода: почти одна четвертая часть от общего объема выбросов двуокиси углерода в мире в 2013 году.¹⁶ Из общего объема выбросов двуокиси углерода в размере 1 451 млн. тонн, источником которых стал сектор транспорта в регионе ЭСКАТО, 86,65 процента связано с автомобильным транспортом.¹⁷ В регионе ЭСКАТО располагается шесть из десяти стран, являющихся самыми крупными источниками двуокиси углерода.¹⁸ Транспортный сектор также является источником выбросов твердых частиц оксидов азота, оксидов серы, озона и летучих органических соединений, которые причиняют ущерб не только состоянию здоровья человека, но также и экосистемам и зданиям.¹⁹

¹⁶ International Energy Agency, “CO₂ Emissions from Fuel Combustion: Highlights – 2015 Edition” (Paris, 2015). См. <http://www.iea.org/publications/freepublications/>.

¹⁷ ESCAP calculation, based on data from: International Energy Agency, CO₂ emissions by product and flow, IEA CO₂ Emissions from Fuel Combustion Statistics database; см. <http://dx.doi.org/10.1787/data-00430-en> (по состоянию на 14 марта 2016 года).

¹⁸ Этими шестью странами являются: Индия, Исламская Республика Иран, Китай, Республика Корея, Российская Федерация и Япония. Данные получены от Международного энергетического агентства “CO₂ Emissions from Fuel Combustion: Highlights – 2015 Edition” (Paris, 2015). См. www.iea.org/publications/freepublications/publication/CO2EmissionsFromFuelCombustionHighlights2015.pdf.

¹⁹ European Commission, “Handbook on estimation of external costs in the transport sector: internalisation measures and policies for all external cost of transport (ИМПАКТ) – version 1.1” (Delft, 2008). См. http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/doc/2008_costs_handbook.pdf.

III. Обеспечение большей устойчивости транспорта: полное задействование сравнительных преимуществ

15. Каждый вид транспорта располагает различными сравнительными преимуществами и недостатками. Эти преимущества и недостатки оказывают воздействие на три компонента устойчивого развития, поэтому выбор конкретного вида транспорта может содействовать устойчивому развитию, а также достижению касающихся транспорта Целей в области устойчивого развития. Ключевые определяющие факторы для выбора того или иного вида транспорта включают: что касается экономического аспекта – стоимость и скорость, надежность и гибкость; что касается социального аспекта – доступ, заторы и безопасность; и что касается экологического аспекта – энергоемкость, выбросы двуоксида углерода и загрязнение воздуха.

16. **Стоимость и скорость.** Стоимость перевозки грузов по железным дорогам, внутренним водным путям, по морям на небольшие расстояния или океанам, как правило, является более низкой. Время в пути, своевременность и частотность перевозок – важные факторы, которые учитываются потребителями транспортных услуг. Среднее время в пути и надежность в том, что касается времени доставки, часто указываются в качестве самых важных элементов, характеризующих перевозки. В то же время значение такого фактора, как время в пути, зависит от соотношения времени и издержек в связи с перевозкой того или иного груза. Связанные с низкими затратами морские и железнодорожные перевозки являются самыми медленными видами транспорта, в то время как связанные с высокими затратами перевозки по воздуху являются самыми быстрыми.²⁰ Таблица 2 показывает, что для перевозок между Китаем и Нидерландами морской транспорт, несомненно, выступает в роли самого дешевого варианта в том, что касается стоимости фрахта, однако он также связан с продолжительным временем в пути. Воздушный транспорт – самый дорогостоящий вид, на время в пути здесь гораздо меньше. Железнодорожный транспорт располагается посередине между этими крайними вариантами как в том, что касается затрат, так и в том, что касается времени в пути.

17. **Гибкость.** Основным преимуществом автомобильного транспорта является низкая степень физической ограниченности. Автомобильный транспорт располагает оперативной гибкостью, поэтому он может являться важным звеном в системе распределения грузов для целей сквозной поставки. Железнодорожный и морской транспорт менее конкурентоспособны в том, что касается гибкости. Железнодорожный транспорт использует фиксированные железнодорожные пути и действует по графику. Он не располагает той гибкостью, которой обладает автомобильный транспорт. Он может предоставлять услуги только между конкретными станциями и часто с небольшой скоростью движения. Морской транспорт демонстрирует аналогичные ограничения.

²⁰ Thor-Erik Sandberg Hanssen, Terje Andreas Mathisen, Finn Jørgensen, “Generalized transport costs in intermodal freight transport”, *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, vol. 54: “Proceedings of the 15th meeting of the EURO Working Group on Transportation” (October 2012). См. www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042812042000.

Таблица 2

Сравнение видов транспорта для маршрута между Китаем и Европой (с использованием примера сквозной доставки ноутбуков из центральных районов Китая в Нидерланды)

	<i>Морской транспорт</i>	<i>Железнодорожный транспорт (блок-поезд)</i>	<i>Поставка по морю и воздуху</i>	<i>Воздушный транспорт</i>
Время в пути (дней)	24	22	24	4
Затраты на один ноутбук (долл. США)	1,9	3,8	9	18

Источник: DB Schenker, "Get your business rolling with innovative rail logistics solutions between China and Europe". См. www.dbschenker.ch/file/log-ch-de/8643028/uiW_S_qnj5O_wipZV5SBw-V6dvw/8643030/data/China_Train.pdf.

18. **Надежность.** Надежность в том, что касается времени в пути, является одной из самых важных перемен, затрагивающих перевозку грузов, как об этом свидетельствуют опросы грузоотправителей.²¹ Большая разница во времени поставки приводит к возникновению ряда важных экономических последствий. В отличие от железнодорожного транспорта, который действует по фиксированным железнодорожным путям и определенному графику, автомобильный транспорт часто использует целый ряд альтернативных маршрутов. С учетом этого он демонстрирует высокую степень надежности в том, что касается времени поставки, поскольку в тех случаях, когда образуется задержка ввиду неисправности транспортного средства или возникновения затора на том или ином маршруте, можно использовать другое транспортное средство или маршрут. Однако один из важных вопросов, затрагивающих надежность автомобильных перевозок, связан с большим значением обеспечения менее продолжительных и предсказуемых сроков прохождения границ и ограничения ресурсов, используемых для прохождения таможенных формальностей. Считается, что морской транспорт также демонстрирует высокую степень надежности.²² Задержки на морском транспорте часто образуются в портах.

19. **Доступ.** Отсутствие доступа является одним из основных препятствий на пути сокращения масштабов нищеты. Ряд исследований показывает, что отсутствие доступа к транспорту оказывает отрицательное воздействие на состояние здоровья, образование, трудоустройство и экономическую деятельность. При сравнении различных видов транспорта в том, что касается доступа, было обнаружено, что автомобильные сети являются самыми широкими и сложными по сравнению с другими видами транспорта. Они существуют в большинстве районов и обеспечивают самый широкий географический охват. Железнодорожный транспорт функционирует на фиксированных маршрутах, что означает наличие ограниченного доступа к его объектам. Однако связанные с

²¹ Ruth Banomyong, "International freight transport choices for Lao PDR: the dilemma of a less developed and land-locked country", *Proceedings of the 9th World Conference on Transport Research* (Amsterdam, Elsevier, 2003), CD-ROM.

²² United States Chamber of Commerce, "Land transport options between Europe and Asia: commercial feasibility study", July 2006. См. www.osce.org/eea/41310?download=true.

ним низкие затраты делают его предпочтительным вариантом для группы клиентов с низким уровнем доходов, особенно в том, что касается связей между сельскими и городскими районами. Стоимость транспортных услуг, рассматривавшаяся выше, также указывается в качестве одного из важных элементов доступности,²³ поскольку она является одним из факторов социальной маргинализации, обусловленной транспортом.²⁴ Морской транспорт является менее доступным по сравнению с железнодорожным транспортом. Более того, это – единственный способ обеспечения международного доступа для островных стран. Иногда воздушный транспорт является единственным средством обеспечения доступности очень отдаленных районов, который также поощряет социальную интеграцию, налаживая связи этих общин с остальной частью их страны. Сеть воздушного транспорта содействует оказанию чрезвычайной гуманитарной помощи в любом районе мира, а также обеспечивает оперативную доставку предметов медицинского снабжения и органов для трансплантации.²⁵ Однако его высокая стоимость ограничивает доступность только группой лиц с определенным уровнем доходов или случаями чрезвычайных ситуаций. Внутренние водные пути также являются важным транспортным коридором для лиц, проживающих в районах речных дельт и вдоль берегов рек, каналов или озер.

20. Случаи смерти и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Такие случаи, возможно, чаще всего указываются в качестве связанной с транспортом формы социального воздействия. Никакой вид транспорта не является абсолютно безопасным, однако автомобильный транспорт остается самым опасным видом: в среднем на его долю приходится 90 процентов всех аварий на транспорте.²⁶

21. Заторы. Заторы на дорогах приводят к увеличению времени в пути и затрат как для пассажиров, так и в связи с перевозкой товаров, ухудшая надежность поставок, сокращая производительность и подрывая конкурентоспособность, снижая степень эффективности использования энергетических ресурсов и расширяя масштабы загрязнения, оказывающего отрицательное воздействие на состояние здоровья и окружающей среды. Как и в случае со смертностью и травматизмом в результате дорожно-транспортных происшествий, автомобильный транспорт является тем видом, на котором чаще всего возникают заторы движения. Что касается морского транспорта, то задержки часто образуются в порту. По данным Международной организации контейнерных перевозок, степень перегруженности ключевых портов Азии самая высокая за последние 20 лет, и, как представляется, такое положение сохранится. Заторы также отмечаются на авиационном транспорте в регионе, при этом иногда они приводят к многочасовым задержкам.

²³ Karst T. Geurs, Wouter Boon and Bert Van Wee, “Social impacts of transport: literature review and the state of the practice of transport appraisal in the Netherlands and the United Kingdom”, *Transport Reviews*, vol. 29, No. 1 (January 2009), pp. 69-90.
См. www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441640802130490.

²⁴ Social Exclusion Unit, Office of the Deputy Prime Minister, United Kingdom, “Making the connections: final report on transport and social exclusion”, February 2003.
См. www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_emp/@emp_policy/@invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf.

²⁵ Air Transport Action Group, “The economic and social benefits of air transport” (Geneva, 2008).
См. www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf.

²⁶ Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois and Brian Slack, *The Geography of Transport Systems*, 3rd ed. (Oxford and New York, Routledge, 2013).
См. <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c2en.html>.

22. **Потребление энергии.** Из числа всех секторов транспортный сектор является одним из самых крупных потребителей энергии. На долю дорожного транспорта приходится основная часть потребления нефти. Что касается энергоёмкости, то, согласно статистическим данным по окружающей среде министерства окружающей среды Японии за 2012 год,²⁷ уровень энергоёмкости железнодорожного транспорта самый низкий в отношении как пассажирских, так и грузовых перевозок, а морской транспорт стоит на втором месте по этому показателю в Японии. Воздушный и автомобильный транспорт относятся к числу наименее энергоэффективных видов. С учетом данных различных исследований и статистических показателей можно сказать, что железные дороги являются одним из наиболее энергоэффективных видов транспорта.

23. **Выбросы двуокиси углерода.** В рамках транспортного сектора дорожный транспорт является движущей силой увеличения объемов выбросов на транспорте. На основе подборки Совета охраны природных ресурсов Соединенных Штатов Америки в таблице 3 представлены данные о выбросах двуокиси углерода по каждому виду транспорта. Морской транспорт является наиболее экологически безопасным видом транспорта, за которым следует железнодорожный транспорт. Оценочные данные Европейского агентства охраны окружающей среды также показывают, что в результате пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом образуется самый большой объем двуокиси углерода в расчете на тонну-километр по сравнению с морским транспортом и грузовыми железнодорожными перевозками, которые являются более безопасными в экологическом плане.²⁸

Таблица 3

Выбросы двуокиси углерода с разбивкой по виду транспорта
(грамм на тонно-милю)

	<i>Грузовые автомобильные перевозки</i>	<i>Железнодорожные перевозки</i>	<i>Морские перевозки</i>	<i>Воздушные перевозки</i>
Выбросы	119	40	11	1 193

Источник: Совет охраны природных ресурсов Council, “Case study: the emissions of one container” (www.nrdc.org/).

24. **Загрязнение воздуха.** Транспортный сектор также является источником загрязняющих воздух выбросов твердых частиц, оксидов азота, оксида серы, озона и летучих органических соединений, которые причиняют ущерб не только состоянию здоровья человека, но также и экосистемам и зданиям.²⁹ В таблице 4 представлены данные о важных факторах, обуславливающих выбросы по каждому виду транспорта. Они были собраны Советом охраны природных ресурсов Соединенных Штатов Америки. Воздушный транспорт является самым неблагоприятным с точки зрения безопасности для окружающей среды видом транспорта с учетом обуславливаемых им масштабов загрязнения воздуха, значительно опережая по этому показателю другие виды транспорта.

²⁷ См. www.env.go.jp/en/statistics/contents/index_e.html#onshitukoukagasu.

²⁸ См. www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/specific-co2-emissions-per-tonne-2.

²⁹ European Commission, “Handbook on estimation of external costs in the transport sector: internalisation measures and policies for all external cost of transport (IMPACT) – version 1.1” (Delft, 2008).
См. http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/doc/2008_costs_handbook.pdf.

Таблица 4
Выбросы, приводящие к загрязнению воздуха, с разбивкой по видам транспорта
 (миллиграмм на тонно-милю)

	<i>Грузовые автомобильные перевозки</i>	<i>Железнодорожные перевозки</i>	<i>Морские перевозки</i>	<i>Воздушные перевозки</i>
Окиси азота	318	367	158	3 944
Твердые частицы (ТЧ ₁₀)	92	13	25	119

Источник: Совет охраны природных ресурсов Council, “Case study: the emissions of one container” (www.nrdc.org/).

25. Как указывалось выше, каждый вид транспорта обладает своими сравнительными преимуществами и недостатками, которые кратко представлены в диаграмме II. С учетом этих различных характеристик, преимуществ и недостатков каждый вид может лучше использоваться для различных типов транспортных операций.

Диаграмма II
Сравнительные преимущества и недостатки различных видов транспорта

Сравнительные преимущества/недостатки	Стоимость	Скорость	Надежность	Гибкость	Доступность	Заторы	Аварии	Энергоемкость	Выбросы CO ₂	Загрязнение воздуха
	Средняя	Средняя	Оч. хорошая	Высокая	Высокая	Большие	Много	Высокая	Большие	Сильное
	Низкая	Средняя	Хорошая	Низкая	Средняя	Минимальные	Мало	Низкая	Низкие	Электропоезда - минимальное; дизельные составы - сильное
	Низкая	Низкая	Хорошая	Низкая	Малая	Минимальные	Мало	Низкая	Низкие	Малое
	Высокая	Высокая	Оч. хорошая	Средняя	Малая	Минимальные	Мало	Высокая	Большие	Малое

26. Эти характеристики непосредственно затрагивают три компонента устойчивого развития и процесс достижения Целей в области устойчивого развития. Затраты, скорость, надежность, доступность и гибкость оказывают воздействие на экономический компонент и связаны с достижением Целей 1, 2 и 9, касающихся поддержки экономического развития и благосостояния человека, поскольку они обеспечивают низкозатратный доступ для всех, а также сокращение масштабов нищеты. Эти характеристики, наряду с вопросами, касающимися безопасности, энергоемкости, выбросов двуоксида углерода и загрязнения воздуха, связаны с достижениями целей 3, 7 и 11. Инвестиции для обеспечения стойкости транспортной инфраструктуры и

упрощения процедур трансграничных перевозок также могут способствовать достижению Целей 13 и 16.

IV. Комплексная интермодальная транспортно-логистическая система

27. Сбалансированную интеграцию трех компонентов устойчивого развития, а именно: экономического, социального и экологического, в транспортном секторе можно обеспечить при помощи комплексной интермодальной транспортно-логистической системы, которая оптимизирует сравнительные преимущества каждого вида транспорта.

28. На Конференции министров по вопросам инфраструктуры, проходившей в 2001 году, к секретариату была обращена просьба уделять первоочередное внимание разработке, подготовке и улучшению комплексных интермодальных международных перевозок. Эта просьба была дополнительно уточнена в качестве долгосрочной региональной концепции международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в Пусанской декларации о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятой в 2006 году. Она была подтверждена в Декларации министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятой в 2012 году.

29. Эта концепция также широко признана в других регионах. В первой Стратегии устойчивого развития Европейского союза, принятой на саммите в Гётеборге, проходившем в 2001 году, была подтверждена необходимость ограничивать рост объемов автомобильных перевозок и был обращен призыв обеспечить переход к более широкому использованию железнодорожного и водного видов транспорта. На протяжении первого десятилетия XXI века другие стратегические документы, включая среднесрочный обзор Белой книги Европейской комиссии 2001 года по транспорту, проводившийся в 2006 году, повестку дня Европейского союза 2007 года по грузовым перевозкам или доклад Европейской комиссии о будущем транспорта за 2009 год, обозначали интермодальный транспорт в качестве одного из средств сдерживания неустойчивого роста транспортного сектора, развитие которого в основном осуществлялось за счет автомобильного транспорта, без ущерба для экономического, социального и устойчивого развития Европейского союза.³⁰

30. В своей резолюции 70/197 от 22 декабря 2015 года под названием «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров» Генеральная Ассамблея признавала важную роль экологически устойчивых, безопасных, эффективных, надежных и приемлемых по затратам мультимодальных транспортных и транзитных коридоров, предназначенных для эффективного перемещения товаров и передвижения людей, в поддержании устойчивого экономического роста, повышении общественного благосостояния и расширении международного сотрудничества и торговли между странами и подчеркнула необходимость унификации и улучшения транспортной и пограничной инфраструктуры и объектов и обслуживания на маршрутах международных транспортных и транзитных коридоров. Она также обратила особое внимание на роль международных автомобильных и железных дорог, интермодальных логистических центров и

³⁰ Vasco Reis, "Analysis of mode choice variables in short-distance intermodal freight transport using an agent-based model", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 61 (March 2014), pp. 100-120. См. www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856414000032.

сухопутных портов, глобальных логистических цепочек и цепочек поставок, транспортной интеграции, соответствующих технологий и технического обслуживания и модернизации инфраструктуры в содействии обеспечению бесперебойных международных транзитных перевозок и особо отметила важность взаимодействия между всеми видами транспорта для создания и обеспечения функционирования устойчивых цепочек поставок, особенно в развивающихся странах.

31. Комплексная интермодальная транспортно-логистическая система является такой системой, которая оптимизирует перевозку товаров и пассажиров; сводит к минимуму потребление энергии, земельных и других ресурсов; обеспечивает низкие объемы выбросов парниковых газов, приводящих к разрушению озонового слоя и других загрязняющих веществ; и сводит к минимуму отрицательное социальное воздействие, связанное с транспортными операциями. Эта система основывается на интермодальной/мультимодальной сети хорошо сбалансированных, надлежаще спроектированных, хорошо построенных, надлежаще обслуживаемых и взаимосвязанных скоростных автомагистралей, железных дорог, внутренних водных путей, морских портов, речных портов, аэропортов или «сухих портов», при этом цель заключается:

а) на уровне городов: в создании безопасных, эффективных, надежных, обеспечивающих надлежащую частоту движения, доступных в стоимостном плане и комплексных государственных и частных, моторизованных и немоторизованных транспортных систем, обеспечивающих оперативные перевозки и доступ для всех групп, включая малоимущих лиц, женщин, детей и инвалидов;

б) на национальном уровне: в предоставлении доступа к сельским районам и более удаленным внутренним районам, а также в обеспечении связи между ними посредством обслуживания при помощи безопасного, эффективного, надежного, часто курсирующего, доступного в стоимостном плане и комплексного межгородского транспорта;

с) на региональном и международном уровнях: за счет использования потенциала, соответствующего объемам перевозок, в обеспечении безопасной, эффективной, бесперебойной перевозки людей, товаров и транспортных средств между странами региона и через границы его субрегионов на основе эффективного и удобного для пользования режима упрощения процедур перевозок, а также в обеспечении бесперебойных и безопасных перевозок людей, товаров и транспортных средств в другие регионы.

V. **Создание комплексной интермодальной транспортно-логистической системы**

32. Для создания такой системы сбалансированное развитие различных видов транспорта должна сопровождаться наличием следующих ключевых элементов.

33. **Взаимосвязанная инфраструктура.** Самым базовым и важным компонентом интеграции является физическая интеграция. Для обеспечения интеграции различных видов транспорта автомобильные, железнодорожные, охватывающие морские порты и аэропорты системы должны быть взаимосвязанными. Взаимосвязанная структура также предусматривает создание таких объектов физической инфраструктуры, которые обеспечивают использование различных видов транспорта и содействуют этому процессу. Такие объекты могут включать интермодальные терминалы или «сухие порты»

для грузовых перевозок и пункты или станции пересадки, транзитные терминалы и парковки при станциях для пассажиров.

34. Использование двух или большего числа видов транспорта. Система должна задействовать сравнительные преимущества различных видов транспорта, с тем чтобы поощрять переход к использованию более безопасных в экологическом плане видов, особенно в том, что касается сокращения объемов автомобильных перевозок. Железнодорожный транспорт располагает значительным потенциалом в регионе, и ряд его стран, включая Индию, Китай, Российскую Федерацию, располагают обширными железнодорожными сетями. Улучшение физической железнодорожной инфраструктуры и повышение оперативной эффективности услуг железнодорожного транспорта, а также обеспечение конкурентоспособного ценообразования – основные политические меры, которые могут оказать воздействие на переход к расширению использования железнодорожного транспорта.³¹ Что касается пассажирского транспорта, то немоторизованные виды, такие, как передвижение на велосипедах и пешком, рассматриваются в качестве наиболее безопасных в экологическом плане, поскольку они не связаны с потреблением ископаемых видов топлива и не приводят к образованию каких-либо выбросов. Ясно, что необходимо улучшать общественный транспорт, а также инфраструктуру для использования немоторизованного транспорта, с тем чтобы поощрять пассажиров отказываться от частных автомобилей и использовать общественный транспорт.

35. Эффективные операции в рамках пересадочных пунктов с минимальными затратами средств и времени. Переход с одного вида транспорта на другой может происходить только в том случае, если это отвечает логистическим потребностям грузоотправителей и требованиям их логистических цепочек. Выбор транспорта грузоотправителем в значительной степени определяется тремя факторами: стоимостью перевозки, качеством перевозки (включая безопасность, надежность, скорость, частоту и доступность) и существующей практикой.³¹ Поэтому в ходе перегрузки с одного вида транспорта на другой затраты средств и времени должны поддерживаться на минимальном уровне и не превышать объема экономии средств, получаемой в результате этого, потому что в противном случае у транспортных операторов не будет экономических стимулов для использования интермодального транспорта. Наряду с интеграцией физической транспортной инфраструктуры необходимо официально оформлять соглашения в том, что касается эксплуатации перевалочных пунктов и содействия их деятельности. На национальном уровне следует обеспечить наличие соответствующих специалистов, которые будут содействовать эффективным наземным (автомобильные дороги – железные дороги) интермодальным транспортным и логистическим операциям и таким операциям на стыке суша-море.

36. Содействие пересечению границ международным грузовым транспортом. На региональном уровне необходимость поощрять формирование согласованного правового режима для трансграничных и транзитных перевозок в регионе имеет большое значение. Общие региональные основы содействия, а также упрощение и согласование грузовой документации по всем маршрутам и в рамках всего региона обеспечат непосредственные выгоды в том, что касается повышения эффективности с точки зрения затрат времени и ресурсов, а также надежности. Необходимы единые правовые основы для комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в рамках всего региона. На региональном и международном уровнях отсутствует какой-либо правовой

³¹ См. E/ESCAP/MCT.2/7.

режим, который конкретно затрагивает характер комплексной интермодальной транспортно-логистической системы.

37. Использование новой технологии для укрепления потенциала и операций. Комплексным интермодальным транспортно-логистическим системам изначально свойственен сложный характер, поскольку они являются многогранными образованиями и объединяют большое число операторов, представляющих различные виды транспорта. Отсутствие информационного взаимодействия между этими операторами может служить потенциальным препятствием на пути бесперебойного и транспарентного функционирования цепочек снабжения. Транспортно-логистическим операторам в рамках комплексной интермодальной транспортно-логистической системы потребуется обеспечить полный объем данных в режиме реального времени, а также наличие эффективных и действенных информационных связей. Что касается перевозки пассажиров, то такие интеллектуальные системы, как информационные системы о поездках с использованием ряда видов транспорта и оформление билетов в электронном формате, могут пропагандироваться и использоваться в целях повышения эффективности и поощрения перехода от одного вида транспорта к другому.

VI. Учет Целей в области устойчивого развития в региональной программе действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы)

38. Основным элементом обеспечения большей степени устойчивости транспортного сектора является поощрение как пассажиров, так и грузоотправителей к использованию более устойчивых видов транспорта. Проект региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), включает основные этапы реализации концепции комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. К ее ключевым тематическим областям относятся:

- a) региональная связуемость транспортной инфраструктуры;
- b) региональная операционная транспортная связуемость;
- c) укрепление транспортной связуемости между Азией и Европой;
- d) транспортная связуемость для наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств;
- e) устойчивый городской транспорт;
- f) связуемость между сельскими районами и более широкими транспортными сетями;
- g) повышение безопасности дорожного движения.

39. Каждая тематическая область содействует достижению Целей в области устойчивого развития и связанных с ними показателей. В таблице 5 представлена информация о прямом вкладе тематических областей в процесс достижения Целей в области устойчивого развития и связанных с ними

показателей. Кроме того, осуществление региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), будет также косвенно содействовать достижению других показателей, перечисленных в таблице 1, таких, как показатели 1.1, 1.2, 2.3, 3.9, 11.6, 13.1 и 16.2.

40. Цель 17 – укрепление средств осуществления и активизация работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития – также является частью процесса реализации региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы).

Таблица 5

Вклад Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), в процесс достижения Целей в области устойчивого развития и показателей

<i>Цель в области устойчивого развития</i>	<i>Показатели, имеющие непосредственное отношение к транспортному сектору</i>	<i>Вклад региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы)</i>
Цель 2. Ликвидация голода, обеспечение продовольственной безопасности и улучшение питания и содействие устойчивому развитию сельского хозяйства	2.a Увеличить инвестирование, в том числе посредством активизации международного сотрудничества, в сельскую инфраструктуру, сельскохозяйственные исследования и агропропаганду, развитие технологий и создание генетических банков растений и животных в целях укрепления потенциала развивающихся стран, особенно наименее развитых стран, в области сельскохозяйственного производства	<p>Региональная связуемость транспортной инфраструктуры</p> <ul style="list-style-type: none"> > Дальнейшее развитие и использование сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» в целях усиления связуемости в сельских районах. > Полное использование внутренних «сухих портов» в качестве логистических центров для сбора и распространения материалов и продуктов, производимых в сельских районах. > Включение большего числа автомобильных и железных дорог в отдаленных сельских районах в сеть Азиатских автомобильных дорог и сеть Трансазиатских железных дорог и большего числа внутренних «сухих портов» – в региональную сеть «сухих портов». <p>Региональная операционная транспортная связуемость</p> <ul style="list-style-type: none"> > Поощрение создания специальных пограничных зон в удаленных сельских районах для привлечения инвестиций. > Сокращение объемов потерь сельскохозяйственной продукции (улучшение качества и повышение эффективности трансграничных перевозок). <p>Городской и сельский транспорт и повышение безопасности дорожного движения</p> <ul style="list-style-type: none"> > Анализ и повышение роли сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» в деле сокращения масштабов бедности и развития сельских районов.

<i>Цель в области устойчивого развития</i>	<i>Показатели, имеющие непосредственное отношение к транспортному сектору</i>	<i>Вклад региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы)</i>
Цель 3. Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте	3.6 К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий	<ul style="list-style-type: none"> > Обеспечение посредством официальных процедур дальнейшего распространения и расширения сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов» для охвата большего числа автомобильных и железных дорог в удаленных сельских районах. > Модели развития сельского транспорта. <p>Региональная связуемость транспортной инфраструктуры</p> <ul style="list-style-type: none"> > Региональные стандарты в отношении объектов обеспечения безопасности дорожного движения на маршрутах сети Азиатских автомобильных дорог. > Интеллектуальные транспортные системы в сети Азиатских автомобильных дорог. > Стандарты проектирования и строительства для сети Азиатских автомобильных дорог. <p>Региональная операционная транспортная связуемость</p> <ul style="list-style-type: none"> > Безопасность трансграничных автомобильных перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог, включая взаимную помощь в случае дорожно-транспортных происшествий и создание системы срочной связи в рамках набора инструментов для упрощения процедур перевозок. <p>Городской и сельский транспорт и повышение безопасности дорожного движения</p> <ul style="list-style-type: none"> > Обновление региональных целей, задач и показателей по вопросам безопасности дорожного движения и мониторинг их достижения. > Региональные стандарты и пособия по безопасности дорожного движения. > Региональные модели интеллектуальных транспортных систем для обеспечения безопасности дорожного движения.

<i>Цель в области устойчивого развития</i>	<i>Показатели, имеющие непосредственное отношение к транспортному сектору</i>	<i>Вклад региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы)</i>
Цель 7. Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех	7.3 К 2030 году удвоить глобальный показатель повышения энергоэффективности	<p>Региональная связуемость транспортной инфраструктуры</p> <ul style="list-style-type: none"> > Поощрение процесса создания более энергоэффективной сети Трансазиатских железных дорог и связанных с ней интермодальных видов транспорта. > Пропаганда «сухих портов» в качестве эффективного интермодального перевалочного пункта. > Развитие интеллектуальных транспортных систем вдоль маршрутов сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог в целях повышения энергоэффективности. > Развитие интермодальных транспортных коридоров, охватывающих экономическое, социальное и экологическое измерения. <p>Региональная операционная транспортная связуемость</p> <ul style="list-style-type: none"> > Содействие эксплуатации более энергоэффективной сети Трансазиатских железных дорог и связанных с ней интермодальных видов транспорта. > Содействие эксплуатации «сухих портов» в качестве эффективного интермодального перевалочного пункта. > Развитие интеллектуальных транспортных систем в связи с трансграничными перевозками в сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог в целях обеспечения экономии энергии. > Связанные с упрощением процедур перевозок, логистикой и морскими перевозками участки интермодальных транспортных коридоров, охватывающие экономическое, социальное и экологическое измерения.

<i>Цель в области устойчивого развития</i>	<i>Показатели, имеющие непосредственное отношение к транспортному сектору</i>	<i>Вклад региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы)</i>
Цель 9. Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям	9.1 Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех	<p>Городской и сельский транспорт и повышение безопасности дорожного движения</p> <ul style="list-style-type: none"> > Развитие более энергоэффективного городского общественного транспорта и связанных с ним интермодальных видов транспорта. > Поощрение процесса создания интеллектуальных транспортных систем в городах.
	9.4 К 2030 году модернизировать инфраструктуру и переоборудовать промышленные предприятия, сделав их устойчивыми за счет повышения эффективности использования ресурсов и более широкого применения	<p>Региональная связуемость транспортной инфраструктуры</p> <ul style="list-style-type: none"> > Дальнейшее развитие стойкой сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов». > Поощрение создания более энергоэффективной инфраструктуры общественного транспорта и связанных с ним видов интермодальных объектов. > Пропаганда «сухих портов» в качестве эффективного интермодального перевалочного пункта. > Инфраструктурная часть комплексных интермодальных транспортных коридоров. <p>Региональная операционная транспортная связуемость</p> <ul style="list-style-type: none"> > Оперативная поддержка в целях создания стойкой сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов». > Содействие использованию более энергоэффективной сети Трансазиатских железных дорог и связанных с ней интермодальных видов транспорта. > Содействие использованию «сухих портов» в качестве эффективного интермодального перевалочного пункта. > Организационная часть комплексных интермодальных транспортных коридоров.

<i>Цель в области устойчивого развития</i>	<i>Показатели, имеющие непосредственное отношение к транспортному сектору</i>	<i>Вклад региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы)</i>
Цель 11. Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов	<p data-bbox="712 320 1077 549">чистых и экологически безопасных технологий и промышленных процессов, с участием всех стран в соответствии с их индивидуальными возможностями</p> <p data-bbox="651 571 1061 1043">9.a Содействовать развитию экологически устойчивой и стойкой инфраструктуры в развивающихся странах за счет увеличения финансовой, технологической и технической поддержки африканских стран, наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств</p> <p data-bbox="651 1066 1061 1367">11.2 К 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности</p>	<p data-bbox="1104 320 2011 389">> Помощь не имеющим выхода к морю развивающимся странам и малым островным развивающимся государствам.</p> <p data-bbox="1104 571 2011 639">Городской и сельский транспорт и повышение безопасности дорожного движения</p> <p data-bbox="1104 651 1912 719">> Поощрение процесса развития связей в рамках комплексной городской интермодальной транспортной инфраструктуры.</p> <p data-bbox="1104 730 1939 826">> Поощрение процесса повышения энергоэффективности инфраструктуры общественного транспорта и связанных с ней интермодальных объектов.</p> <p data-bbox="1104 837 1626 868">> Помощь наименее развитым странам.</p> <p data-bbox="1104 1066 1832 1096">Региональная связуемость транспортной инфраструктуры</p> <p data-bbox="1104 1107 1973 1176">> Региональные стандарты для объектов обеспечения безопасности дорожного движения в сети Азиатских автомобильных дорог.</p> <p data-bbox="1104 1187 1906 1256">> Интеллектуальные транспортные системы в сети Азиатских автомобильных дорог.</p> <p data-bbox="1104 1267 1928 1326">> Стандарты проектирования и строительства в сети Азиатских автомобильных дорог.</p>

<i>Цель в области устойчивого развития</i>	<i>Показатели, имеющие непосредственное отношение к транспортному сектору</i>	<i>Вклад региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы)</i>
	расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц	<p>Региональная операционная транспортная связуемость</p> <ul style="list-style-type: none"> > Безопасность трансграничных автомобильных перевозок по сети Азиатских автомобильных дорог, включая взаимную помощь в случае дорожно-транспортных происшествий и создание системы срочной связи в рамках набора инструментов для упрощения процедур перевозок. <p>Городской и сельский транспорт и повышение безопасности дорожного движения</p> <ul style="list-style-type: none"> > Обновление региональных целей, задач и показателей по вопросам безопасности дорожного движения и мониторинга их достижения. > Региональные стандарты и пособия по безопасности дорожного движения. > Региональные модели интеллектуальных транспортных систем для обеспечения безопасности дорожного движения. > Поощрение процесса создания интеллектуальных транспортных систем. > Разработка показателей устойчивого городского транспорта и мониторинг прогресса. > Поощрение развития комплексных интермодальных перевозок в целях обеспечения безопасности, стоимостной и физической доступности, устойчивости и социальной инклюзивности городского транспорта. > Помощь в укреплении устойчивых связей между городскими, пригородными и сельскими районами на основе сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и сети «сухих портов».

VII. Вопросы для рассмотрения

41. Процесс достижения Целей в области устойчивого развития будет ускорен в результате обеспечения своевременного политического руководства на уровне министров в связи с реализацией концепции комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в регионе. Конференция министров, возможно, прокомментирует мнения, содержащиеся в настоящей записке, и даст дополнительные руководящие указания по элементам проекта региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), которая могла бы осуществляться в предстоящем периоде для поощрения устойчивой транспортной связуемости в регионе и достижения Целей в области устойчивого развития.
