

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**  
Форум министров транспорта стран Азии**Вторая сессия**

Бангкок, 4-8 ноября 2013 года

Пункт 3d предварительной повестки дня\*

**Основные вопросы в области транспорта: содействие устойчивому и всеобъемлющему развитию транспорта****Содействие устойчивому и всеобъемлющему развитию транспорта****Записка секретариата***Резюме*

Как было отмечено на Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, которая состоялась в Рио-де-Жанейро в 2012 году, транспорт и мобильность имеют крайне важное значение для устойчивого развития. Устойчивые транспортные системы содействуют повышению уровня экономической конкурентоспособности и обеспечению безопасной, чистой и доступной в стоимостном плане мобильности. Для эффективного сокращения масштабов бедности и для предоставления людям доступа к экономическим и социальным видам деятельности требуется обеспечить развитие транспорта на всех уровнях – на региональном, национальном, городском и сельском. Между тем, при развитии транспортных систем следует также учитывать вопросы безопасности, с тем чтобы они повышали, а не уменьшали степень благополучия пассажиров и участников дорожного движения.

Настоящий документ содержит обзор новых тенденций, затрагивающих развитие транспорта в регионе, а также некоторых вариантов политики, осуществляемых в ответ на эти тенденции. Он также содержит Совместное заявление о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которое было принято на региональном совещании Группы экспертов по осуществлению мер для повышения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Сеул, Республика Корея, 8-10 мая 2013 года. Форум, возможно, даст руководящие указания секретариату по вопросу о том, каким образом он может поддерживать усилия членов и ассоциированных членов по обеспечению большей устойчивости и инклюзивности их транспортных систем.

\* E/ESCAP/FAMT(2)/L.1/Rev.1

## Содержание

Стр.

I.	Введение.....	3
II.	Основные тенденции, затрагивающие развитие транспорта в регионе .....	4
A.	Повышение степени моторизации и потребления энергии.....	4
B.	Рост городов и городских районов .....	5
C.	Кризис в сфере безопасности дорожного движения.....	6
D.	Повышение частотности стихийных бедствий.....	8
III.	Варианты политики для устойчивых и инклюзивных транспортных систем .....	8
A.	Основывающиеся на фактах стратегии для решения проблем энергоснабжения и выбросов на транспорте.....	8
B.	Устойчивый городской транспорт.....	9
C.	Обеспечение устойчивости транспорта .....	12
D.	Повышение безопасности дорожного движения.....	13
E.	Устойчивая эксплуатация автомобильных дорог.....	14
F.	Интеллектуальные транспортные системы.....	15
G.	Дальнемагистральные интермодальные грузовые перевозки.....	16
IV.	Переход к устойчивому и всеобъемлющему развитию транспорта .....	17
A.	Укрепление координации в рамках правительств .....	18
B.	Укрепление партнерских связей между государственным сектором, частным сектором и партнерами по вопросам развития .....	18
C.	Наращивание усилий по улучшению информированности и укреплению потенциала сотрудников правительств .....	18
V.	Вопросы для рассмотрения .....	19
Таблица		
	Число случаев смерти в результате ДТП в регионе ЭСКАТО в 2007 и 2010 годах.....	6
Диаграммы		
1.	Развитие железных дорог и автодорог и увеличение числа транспортных средств в ряде стран Азии в период 1990-2010 годов.....	4
2.	Средние коэффициенты смертности в расчете на один миллиард километров пробега автотранспортных средств по классам Азиатских автомобильных дорог .....	7
Приложение		
	Совместное заявление о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе .....	20

## I. Введение

1. Конференция Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, которая проходила в Рио-де-Жанейро, Бразилия, в июне 2012 года, признала, что транспорт и мобильность имеют крайне важное значение для устойчивого развития. В этой связи в итоговом документе Конференции под названием «Будущее, которого мы хотим»<sup>1</sup> были поддержаны различные элементы устойчивых транспортных систем, включая: комплексный подход к разработке политики, энергоэффективные интермодальные транспортные системы; системы общественного транспорта; связи между городскими и сельскими районами; немоторизованные виды мобильности; переход к использованию других видов транспорта; чистые виды топлива и транспортных средств; безопасность дорожного движения; и потребности не имеющих выхода к морю и транзитных развивающихся стран. В этом документе также было подчеркнuto важное значение создания устойчивых городов на основе надлежащих транспортных систем с учетом местных условий. Многие эти вопросы рассматриваются по темам «Устойчивое развитие транспорта» и «Безопасность дорожного движения» в Региональной программе действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы), которая была принята на второй сессии Конференции министров по транспорту, состоявшейся в марте 2012 года.<sup>2</sup>

2. Возможность долгосрочного использования, безопасность, надежность, невысокая стоимость и равный доступ являются важными элементами устойчивой и инклюзивной транспортной системы. Такая система должна охватывать различные виды транспорта, такие, как автотранспорт, железные дороги, внутренний речной транспорт, морской транспорт, авиация, а также немоторизованные формы транспорта, такие, как велосипеды и передвижение пешком. В рамках транспортных систем национальным, городским и междугородним транспортным системам, как правило, уделяется большее внимание по сравнению с сельскими транспортными связями и транспортными связями между сельскими и городскими районами. Однако на всех уровнях вопросы транспорта следует рассматривать с учетом необходимости формирования устойчивой транспортной системы, особенно ввиду того, что большая часть населения, проживающего за чертой бедности, располагается в сельских районах и неформальных городских поселениях.

3. Хотя последние тенденции свидетельствуют о том, что среди политиков расширяется процесс признания необходимости переориентации развития транспорта с учетом его большей устойчивости и инклюзивности, между заявленными намерениями и реальным осуществлением сохраняется значительный разрыв. В настоящем документе содержатся обзор ряда новых тенденций в сфере развития транспорта в регионе, предложения по приоритетным областям и способам, при помощи которых правительства могут осуществлять деятельность по обеспечению большей устойчивости и инклюзивности транспортных систем.

---

<sup>1</sup> См. резолюцию 66/288 Генеральной Ассамблеи, приложение, пункты 132-133.

<sup>2</sup> E/ESCAP/MCT.2/13, приложение 1.

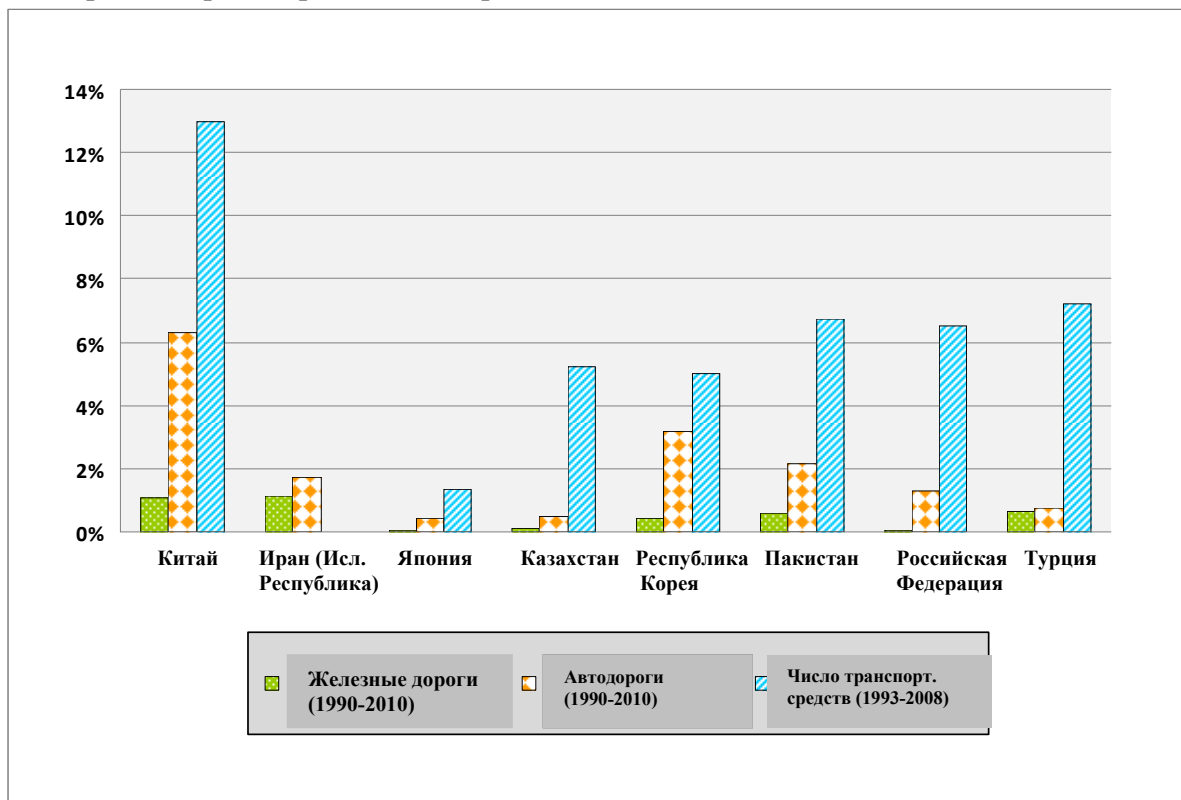
## II. Основные тенденции, затрагивающие развитие транспорта в регионе

### A. Повышение степени моторизации и потребления энергии

4. Транспортный сектор является одним из основных потребителей энергоресурсов – прежде всего нефтепродуктов. Она также является одним из основных источников выбросов двуокиси углерода. В 2008 году в глобальном масштабе автодорожный, железнодорожный и авиационный секторы потребили 2 299 млн. тонн нефтяного эквивалента, из которых на долю Азиатско-Тихоокеанского региона пришлось 26 процентов, или 598 млн. тонн нефтяного эквивалента. Основная часть этого объема в регионе, 79,4 процента (475 млн. тонн нефтяного эквивалента), была потреблена автотранспортом. В том же году транспортный сектор региона стал источником выбросов двуокиси углерода в размере 1 704 млн. тонн, или приблизительно одна четвертая часть от общих глобальных выбросов по этому сектору. Большая их часть пришлась на автодорожный сектор, в котором образовалось 1 390 млн. тонн двуокиси углерода.<sup>3</sup>

Диаграмма 1

**Развитие железных дорог и автодорог и увеличение числа транспортных средств в ряде стран Азии в период 1990-2010 годов**



Источник: На основе данных *Review of developments in Transport in Asia and the Pacific, 2011* (United Nations publication, Sales No. E.12.II.F.8) pp. 35 and 38, and the World Development Indicators 2013.

5. Среди различных видов транспорта автодорожный сектор потребляет наибольший объем энергии и является источником более 80 процентов выбросов двуокиси углерода по всем видам транспорта. Возможно, это не вызывает

<sup>3</sup> *Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2011* (United Nations publication, Sales No. E.11.II.F.1), p. 142.

удивления, поскольку как правительства, так и многосторонние банки развития уделяют первоочередное внимание строительству автодорог по сравнению с другими формами транспорта. Например, в период 1970-2009 годов 74 процента инвестиций в транспортный сектор, осуществленных Азиатским банком развития, пришлось на автодороги, 15 процентов – на железные дороги, 7 процентов – на водный транспорт и по 2 процента – на городской и воздушный транспорт.<sup>4</sup> На диаграмме 1 показаны темпы роста наземной транспортной инфраструктуры и числа автотранспортных средств в ряде стран Азии в период 1990-2010 годов. Видно, что темпы строительства автомобильных дорог значительно превышали темпы строительства железных дорог, в то время как рост числа транспортных средств значительно превышает темпы увеличения протяженности автодорог.

## **В. Рост городов и городских районов**

6. Еще одна новая задача связана с ростом городов. Они являются центрами производства и потребления, и на их долю приходится более двух третей общего объема потребления энергии и выбросов парниковых газов.<sup>5</sup> В настоящее время половина населения мира проживает в городах,<sup>6</sup> в то время как 90 процентов случаев расширения городов мира приходится на развивающиеся страны. В то же время во многих городах Азии формирующаяся модель городского роста является неустойчивой, и муниципальные власти сталкиваются с трудностями при создании устойчивых и инклюзивных систем транспорта для удовлетворения потребностей населения в мобильности. Отрицательные внешние факторы существующих транспортных систем, такие, как затраты, связанные с перегруженностью, потребление ископаемых видов топлива, аварии на автодорогах, выбросы и загрязнение воздуха, ложатся бременем на экономику. По оценкам, медицинские расходы и издержки, связанные с перегруженностью систем и обусловленные задержками и дополнительными затратами топлива, составляют приблизительно 2 процента от объема валового внутреннего продукта. Кроме того, стратегии в области городского транспорта и планирования должны учитывать положение маргинализированной городской бедноты, которая отстранена от возможностей, создаваемых ростом, не может вносить эффективный вклад в формирование валового внутреннего продукта, а также лишена доступа к системам общественного транспорта, последствием чего является сокращение степени ее мобильности.<sup>7</sup>

7. В то время как рассмотрение вопросов городской мобильности в мегагородах является объектом большого внимания национальных правительств, также существуют большие возможности для подготовки к миграции и росту и осуществления новаторских транспортных стратегий и политики во вторичных и средних городах на ранних этапах их развития. Вторичные и средние города будут следовать по тому же неустойчивому пути роста в том случае, если не будут разработаны и осуществлены необходимые стратегии комплексного и устойчивого землепользования и планирования транспорта.<sup>8</sup>

<sup>4</sup> Asian Development Bank, *Sustainable Transport Initiative: Operational Plan* (Mandaluyong City, 2010).

<sup>5</sup> International Energy Agency, *World Energy Outlook, 2008* (Paris, International Energy Agency/Organisation for Economic Co-operation and Development, 2008).

<sup>6</sup> Послание Генерального секретаря по случаю проведения Всемирного дня Хабитат, 1 октября 2012 года.

<sup>7</sup> United Nations Human Settlements Programme and Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *The State of Asian Cities 2010/11* (Fukuoka, Japan, 2010).

<sup>8</sup> *Cities of Opportunity: Partnerships for an Inclusive and Sustainable Future* (United Nations publication, Sales No. 11.II.F.12).

### С. Кризис в сфере безопасности дорожного движения

8. Вопрос безопасности дорожного движения стоит в глобальной повестке дня на протяжении довольно продолжительного периода времени, поскольку число жертв автомобильных аварий продолжает увеличиваться вызывающими тревогу темпами. В глобальном масштабе каждый год на дорогах погибают 1,24 млн. человек и еще 50 млн. человек получают ранения. Недавно Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) опубликовала *Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action* («Глобальный доклад о состоянии безопасности дорожного движения за 2013 год: поддержка Десятилетия действий»),<sup>9</sup> в котором говорится, что 777 000, или более половины от общего числа случаев смерти в результате аварий на дорогах в 2010 году, произошло в регионе ЭСКАТО. По оценкам, ущерб для экономики от этих аварий в среднем составляет от 1 до 3 процентов валового внутреннего продукта и достигает 5 процентов в ряде развивающихся стран.

Таблица

**Число случаев смерти в результате ДТП в регионе ЭСКАТО в 2007 и 2010 годах**

Субрегион	Число сообщенных случаев смерти (скорректированное по 30-дневному определению) <sup>a</sup>		Предполагаемое число случаев смерти (с использованием модели)	
	2007 год	2010 год	2007 год	2010 год
Тихий океан <sup>b</sup>	2 471	2 151	3 183	2 876
Северная и Центральная Азия <sup>c</sup>	12 041	9 574	12 702	11 332
Восточная и Северо- Восточная Азия <sup>d</sup>	145 950	108 455	270 067	319 064
Юго-Восточная Азия <sup>e</sup>	53 586	75 454	102 573	117 360
Южная и Юго- Западная Азия <sup>f</sup>	151 203	172 361	311 126	326 381
<b>ЭСКАТО<sup>g</sup></b>	<b>365 251</b>	<b>367 995</b>	<b>699 625</b>	<b>777 013</b>
	<b>(55,23 процента)</b>	<b>(57,72 процента)</b>	<b>(56,69 процента)</b>	<b>(62,67 процента)</b>
Мир	661 319	637 584	1 234 026	1 240 000

Источник: На основе информации, представленной на веб-сайте [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/data/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/data/en/index.html).

<sup>a</sup> Определение сообщенных случаев смерти и предполагаемых случаев смерти содержится в *Global Status Report on Road Safety 2013* by the World Health Organization.

<sup>b</sup> Австралия, Вануату, Кирибати, Маршалловы Острова, Микронезия (Федеративные Штаты), Новая Зеландия, Палау, Папуа – Новая Гвинея, Самоа, Соломоновы Острова, Тонга и Фиджи.

<sup>c</sup> Азербайджан, Армения, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

<sup>d</sup> Китай, Корейская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Республика Корея, Российская Федерация и Япония.

<sup>e</sup> Бруней-Даруссалам, Вьетнам, Индонезия, Камбоджа, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Мьянма, Сингапур, Таиланд, Тимор-Лешти и Филиппины.

<sup>f</sup> Афганистан, Бангладеш, Бутан, Индия, Иран (Исламская Республика), Мальдивские Острова, Непал, Пакистан, Турция и Шри-Ланка.

<sup>g</sup> Данные в скобках отражают соответствующие процентные доли в общемировом показателе.

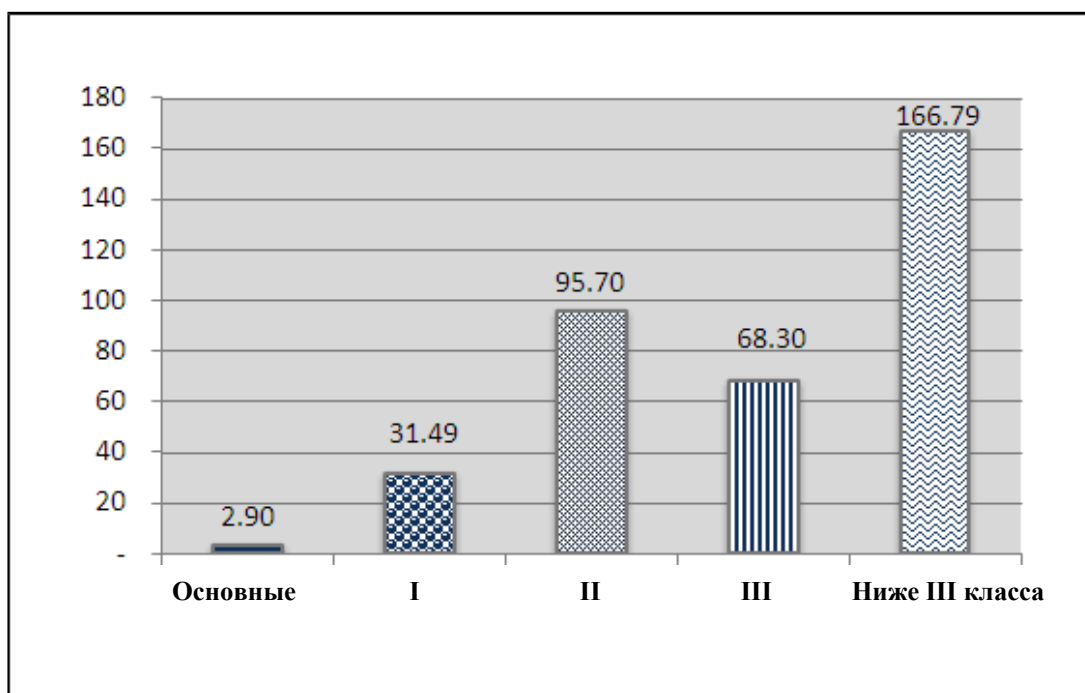
<sup>9</sup> World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action* (Geneva, 2013). См. веб-сайт [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/en/index.html).

9. Общий прогресс по вопросам безопасности дорожного движения в регионе является неоднородным. В таблице, представленной ниже, содержатся данные о числе случаев смерти на дорогах в регионе ЭСКАТО в период 2007-2010 годов. Хотя глобальный показатель в 2010 году сохранялся на уровне 2007 года, на протяжении того же периода времени число случаев гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в регионе ЭСКАТО увеличилось более чем на 10 процентов.

10. На диаграмме 2 показаны средние уровни смертности<sup>10</sup> на один миллиард километров пробега автотранспортных средств по классам Азиатских автомобильных дорог. Она показывает, что основные дороги (с контролируемым доступом) демонстрируют самые лучшие показатели безопасности, в то время как дороги, относящиеся к классу ниже III – самые худшие. Улучшение состояния дорог до уровня основного класса с контролируемым доступом и до других более высоких классов оказывает существенное положительное воздействие на сокращение уровней смертности. Улучшение состояния дорог до более высоких стандартов позволило улучшить показатели безопасности дорожного движения во многих странах, особенно в тех случаях, когда это было связано с: а) возведением ограждений для разделения потоков, движущихся в противоположных направлениях, и различных видов автотранспортных средств; и/или б) улучшением состояния дорожных обочин.

Диаграмма 2

**Средние коэффициенты смертности в расчете на один миллиард километров пробега автотранспортных средств по классам Азиатских автомобильных дорог**



*Источник:* На основе информации, представленной в базе данных по Азиатским автомобильным дорогам.

<sup>10</sup> Уровни смертности в диаграмме 2 основываются на сообщенных случаях смертности в отношении 24,12 процента протяженности сети Азиатских автомобильных дорог и включают 485 участков дорог (или 32,5 процента всех участков), охватывающих 34 370 км автодорог в 23 странах, по которым в базе данных имеются необходимые данные для расчетов. Следует отметить, что коэффициенты смертности по всей сети (64 818 км) представить не удалось, поскольку отсутствуют необходимые данные.

11. Во многих странах региона ЭСКАТО серьезную обеспокоенность вызывают показатели смертности по пешеходам, велосипедистам и мотоциклистам (в совокупности обозначаемых в качестве уязвимых участников дорожного движения). В последние годы в большинстве развивающихся стран региона отмечаются быстрые темпы роста численности автотранспортных средств. Быстрые темпы увеличения численности моторизованных автотранспортных средств делают дороги более опасными для уязвимых участников дорожного движения. Всемирная организация здравоохранения выявила пять ключевых факторов риска в сфере безопасности дорожного движения, а именно: скорость, вождение в нетрезвом виде, использование шлемов, ремней безопасности и приспособлений для детей. Каждый из этих факторов риска рассматривался в качестве одного из важных компонентов комплексного национального законодательства по безопасности дорожного движения.

#### **D. Повышение частотности стихийных бедствий**

12. Недавние бедствия причинили огромный ущерб транспортной инфраструктуре и операциям. Наводнения в Таиланде в 2012 году затопили много дорог, в то время как землетрясение в Японии в 2011 году разрушило автодороги, железные дороги и аэропорты. Перевозки также могут прерываться: в прибрежных районах Бангладеш, на Мальдивских Островах, тихоокеанских островах и во Вьетнаме транспортные системы будут чрезвычайно уязвимы в случае повышения уровня моря.

### **III. Варианты политики для устойчивых и инклюзивных транспортных систем**

#### **A. Основывающиеся на фактах стратегии для решения проблем энергоснабжения и выбросов на транспорте**

13. Правительства в различных странах мира принимают разнообразные стратегии для сокращения объемов потребления энергоносителей и выбросов на транспорте. В частности, это предусматривает использование альтернативных видов топлива, расширение масштабов использования более высококачественных и эффективных систем общественного транспорта, использование новаторской технологии и разработку эффективных конструкций автотранспортных средств, сокращение числа и протяженности поездок и различные формы управления спросом на поездки.

14. Одна из основных задач, стоящих перед правительствами, связана с отсутствием инструмента комплексной оценки для понимания, во-первых, объемов и источников энергоносителей и выбросов на транспорте и, во-вторых, воздействия различных вариантов на эти переменные величины. Совместно с другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций секретариат осуществляет проект по разработке и реализации механизма мониторинга и оценки выбросов CO<sub>2</sub> на внутреннем транспорте с целью содействовать смягчению последствий изменения климата, который финансируется Счетом развития Организации Объединенных Наций. В рамках этого проекта был подготовлен глобальный доклад о выбросах CO<sub>2</sub> на внутреннем транспорте. Кроме того, в настоящее время завершена разработка модели для определения объема выбросов на внутреннем транспорте (автомобильный и железнодорожный транспорт и внутренние водные пути) под



названием «Для будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS),<sup>11</sup> которая должна стать полезным инструментом планирования в рамках стратегий устойчивого развития транспорта.

15. Секретариат планирует опробовать эту модель, а также организовать региональные и национальные практикумы по укреплению потенциала, которые предоставят возможности для изучения различных методов определения объемов выбросов и стратегий смягчения последствий изменения климата, а также узнать об использовании этой модели. В сотрудничестве с правительством Таиланда секретариат планирует провести в Бангкоке 23-24 сентября 2013 года первый национальный практикум по укреплению потенциала для демонстрации этой модели. Региональный практикум по укреплению потенциала по стратегиям определения объемов выбросов и смягчения последствий изменения климата запланировано провести 26-27 сентября 2013 года в Бангкоке.

## **В. Устойчивый городской транспорт**

16. Комплексные стратегии и подход к планированию городского транспорта необходимы наряду с существенным пересмотром приоритетов. Поэтому требуется обеспечить кардинальный сдвиг в развитии систем городского транспорта и предоставлении услуг в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Странам необходимо провести оценку существующих стратегий и транспортных систем, выявить пробелы в политике и принять новаторские стратегии и политику, а также надлежащие технологии и комплексные подходы по вопросам устойчивого и инклюзивного развития транспорта. В этой связи, как правило, устойчивая и инклюзивная транспортная система городов включает элементы, рассмотренные ниже.

17. *Комплексное планирование землепользования и транспорта в городах.* При планировании транспорта в городах следует учитывать вопросы планирования землепользования и модели роста городов. Генеральные планы комплексного развития транспорта должны разрабатываться с учетом будущего роста и расширения. Необходимо разрабатывать и осуществлять краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные планы развития транспорта. Они должны предусматривать интеграцию всех видов транспорта, таких, как автодорожный транспорт, метро, легкий рельсовый транспорт (ЛРТ), скоростное автобусное сообщение, железные дороги и маршруты для велосипедистов и пешеходов, а также обеспечивать возможности для удобной пересадки с одного вида транспорта на другой. Различные виды общественного транспорта в городах не должны разрабатываться и развиваться в качестве конкурирующих между собой видов – они должны дополнять друг друга. Как правило, для совершения поездки требуется использовать несколько видов транспорта, включая передвижение пешком, в зависимости от моделей пространственного развития и от наличия транспортных услуг. Мультиmodalный транспорт и транзитные станции должны быть доступными, оборудованы тротуарами и дорожками и стоянками для велосипедистов поблизости.

18. *Система общественного транспорта.* После проработки различных элементов городской транспортной инфраструктуры на основе комплексного плана развития транспортной системы города услуги общественного транспорта должны оказываться городскому населению, в том числе маргинализированным слоям городской бедноты. Могут существовать различные формы взаимосвязанных видов общественного транспорта, такие, как автобусы, скоростной автобусный транспорт, легкий железнодорожный транспорт, метро,

---

<sup>11</sup> Данные об этой модели и пособие для пользователей представлены на веб-сайте [www.unece.org/trans/theme\\_forfits.html](http://www.unece.org/trans/theme_forfits.html).

трамваи, городские железные дороги и т. д., с учетом размеров и финансовых возможностей города. Для сокращения степени зависимости от частного транспорта важное значение имеют стратегии, предусматривающие увеличение доли различных видов общественного транспорта. Он должен быть безопасным, надежным, удобным, доступным в стоимостном плане и комфортабельным, а график его движения должен быть частым. Ликвидация субсидий для конкурирующих между собой видов транспорта, таких, как частные автомобили и такси, имеет важное значение для формирования надлежаще функционирующей системы общественного транспорта, как и обеспечение выполнения законов, направленных против небезопасных и нежелательных форм транспорта. Координация между различными видами и маршрутами общественного транспорта, интеграция расписаний и предоставление информации пользователям в режиме реального времени могут повысить эффективность операций и услуг. Одним из важных аспектов использования различных видов транспорта является комбинирование тарифов и билетов, которое делает их более эффективными, привлекательными, а также удобными для пассажиров. Во многих городах используются системы единого проездного билета на общественном транспорте.<sup>12</sup>

19. *Использование новой технологии.* Эффективные с точки зрения использования топлива электрические и гибридные автомобили, которые появились благодаря достижениям в сфере технологии автомобилестроения, являются одними из основных факторов, содействующих решению проблем, связанных с загрязнением воздуха и применением ископаемых видов топлива. Процесс поощрения использования электрических автомобилей может быть эффективным с точки зрения затрат и приводить к уменьшению объемов выбросов. Однако для развития устойчивых видов автотранспортных средств и обеспечения того, чтобы они оправдывали себя в коммерческом плане и были привлекательными, особенно в том, что касается радиуса действия, эксплуатационных качеств и времени подзарядки, требуются дополнительные достижения в сфере технологии. На Филиппинах стали использовать электрические автомобили «eJeepney».<sup>13</sup> Также разрабатываются альтернативные формы топлива, такие, как биотопливо, хотя они пока не представлены на рынке в достаточных объемах. Использование информационно-коммуникационной технологии и интеллектуальных транспортных систем (ИТС) также может повышать эффективность и безопасность транспортных операций (см. раздел F). Поскольку, как правило, частный сектор является двигателем технического прогресса, правительствам следует рассмотреть возможность поддержки его усилий на основе таких мер, как ежегодное проведение контроля выбросов, налоговые льготы и приоритетный доступ для более чистых и эффективных с точки зрения потребления топлива моделей двигателей. Еще одно из достижений в сфере технологии связано с потенциальным использованием информационно-коммуникационной технологии для того, чтобы избегать необходимости совершать поездки, устраняя те из них, которые не носят важного характера. Это будет содействовать сокращению спроса на услуги транспорта (см. ниже). Например, граждане могут оплачивать муниципальные и коммунальные счета при помощи компьютеров из дома или из местных киосков. Число командировок может быть сокращено благодаря видеоконференциям и проводимым по Интернету семинарам.

20. *Управление спросом на транспортные услуги.* Меры по управлению спросом на транспортные услуги, такие, как поощрение использования

<sup>12</sup> Booz and Company, *The Benefits of Simplified and Integrated Ticketing in Public Transport*, prepared for the Passenger Transport Executive Group (2009). См. веб-сайт [www.pteg.net/resources/types/reports/benefits-simplified-and-integrated-ticketing-public-transport](http://www.pteg.net/resources/types/reports/benefits-simplified-and-integrated-ticketing-public-transport).

<sup>13</sup> См. [www.ejeepney.org](http://www.ejeepney.org).

общественного транспорта и сокращение масштабов использования частных автомобилей, могут применяться для повышения эффективности операций, снижения загруженности автомагистралей и улучшения движения транспорта в городских районах. Обычно соответствующие стратегии предусматривают ограничения на парковку и взимание платы за нее, взимание платы за пользование перегруженными дорогами, планы выдачи пропусков в перегруженные районы, электронные формы взимания платы за пользование дорогами, совместное использование автомобилей, выделение полос для движения автомобилей с несколькими пассажирами и улучшение систем общественного транспорта. Введение платы за пользование перегруженными дорогами в центральных районах Лондона позволило на 19 процентов сократить выбросы CO<sub>2</sub> и на 37 процентов повысить скорость движения. По аналогии с этим введение электронной системы взимания платы за пользование дорогами в Сингапуре сократило общее число автотранспортных средств в выделенном районе на 14 процентов и повысило скорость передвижения на 22 процента.<sup>14</sup> Более радикальный подход к управлению спросом на транспортные услуги связан с поощрением процесса создания «компактных городов» или таких городов, в которых жилье, места работы, отдыха и торговые объекты располагаются поблизости друг от друга, что уменьшает потребность в поездках. Используемая ранее концепция городов-спутников утрачивает свою популярность. Например, эко-город Тяньцзинь<sup>15</sup> проектируется, среди прочего, с учетом концепции зеленого транспорта, с тем чтобы увеличить число поездок на общественном транспорте и число пешеходов и велосипедистов. Объединение вопросов планирования землепользования и транспорта используется для создания городов плотной застройки, в которых магазины, коммерческие предприятия, школы и различные службы приближены к местам проживания.

21. *Немоторизованный транспорт.* Немоторизованный транспорт является надлежащей альтернативой другим видам транспорта; он позволяет сокращать масштабы загрязнения воздуха и выбросов CO<sub>2</sub>, а также сберегать ископаемые виды топлива. Двумя популярными формами немоторизованного транспорта являются передвижения пешком и на велосипедах. Для поощрения процесса создания инфраструктуры для этого транспорта, например тротуаров, велодорожек и надземных переходов, следует формировать пешеходные зоны, предоставлять велосипеды, бесплатно или в аренду, создавать стоянки для них вблизи от станций и зоны, закрытые для автотранспорта, а также проводить дни «без использования автомобилей». Строительство надземных переходов под некоторыми линиями метро «BTS Skytrain» и установка лифтов позволили повысить степень мобильности и использования общественного транспорта в Бангкоке. В Сингапуре транспортные узлы планируется сделать более доступными в рамках инициативы Walk2Ride.<sup>16</sup> Многие страны в регионе уделяют внимание данному вопросу, о чем можно судить по информации, содержащейся в *Global Status Report on Road Safety 2013* («Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2013 год»), в котором говорится, что 19 стран в регионе ЭСКАТО располагают национальными или субнациональными стратегиями для поощрения использования немоторизованных видов транспорта, а именно передвижения пешком и на велосипедах.<sup>9</sup>

<sup>14</sup> Frederik Strompen, Todd Litman and Daniel Bongardt, *Reducing Carbon Emissions through Transport Demand Management Strategies: A Review of International Examples — Executive Summary* (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit/Beijing Transportation Research Center, Beijing, 2012). См. веб-сайт [http://tdm-beijing.org/files/International\\_Review\\_Executive\\_Summary.pdf](http://tdm-beijing.org/files/International_Review_Executive_Summary.pdf).

<sup>15</sup> См. [www.tianjinacity.gov.sg/bg\\_masterplan.htm](http://www.tianjinacity.gov.sg/bg_masterplan.htm).

<sup>16</sup> “Singapore to spend S\$700 million to improve transport accessibility”, *Global Accessibility News*, 24 January 2013. См. веб-сайт <http://globalaccessibilitynews.com/2013/01/24/singapore-to-spend-s700-million-to-improve-transport-accessibility>.

### С. Обеспечение устойчивости транспорта

22. Транспортные системы и, в частности, основные элементы этих систем могут быть более устойчивыми к воздействию изменения климата и бедствий. К числу стратегий и политики, которые можно учитывать при создании устойчивой транспортной инфраструктуры, относятся: принятие во внимание потенциального воздействия экстремальных явлений и бедствий в процессе планирования; рассмотрение и использование более высоких стандартов проектирования в структурных элементах; использование новаторских видов технологий строительства и устойчивых материалов; улучшение осведомленности и координации у заинтересованных сторон; и укрепление потенциала сотрудников, занимающихся вопросами планирования и осуществления. Это также позволит продлить полезный срок эксплуатации и службы дорогостоящих сооружений.<sup>17, 18</sup> Например, после урагана «Катрина» в Соединенных Штатах была повышена высота мостов,<sup>19</sup> а в Канаде конструкция моста «Конфедерация» позволяет выдержать повышение уровня моря на один метр.<sup>20</sup>

23. Прибрежные участки автомобильных и железных дорог могут быть перенесены на более высокие места или защищены при помощи стен или дамб. Во время землетрясения 2011 года в Японии и последующего цунами дамба автомагистрали, проходящей по берегу, защитила внутренние районы от затопления. Она также обеспечила пространство для эвакуации, в результате чего были спасены жизни многих людей. Проект реконструкции предусматривает создание на склонах дамбы лестниц для целей эвакуации. В ходе проведения исследования в Бангладеш было обнаружено, что экономически целесообразным является повышение высоты дамб, защищающих дороги, с 0,5 до 1,0 метра, с тем чтобы защитить их от наводнений.<sup>21</sup>

24. В горных районах склоны, прилегающие к автотрассам, могут быть укреплены при помощи биоинженерии с использованием растений, как, например, это делается в Непале. В сочетании с мерами в области гражданского строительства это может обеспечить эффективные с точки зрения затрат и экологически безопасные виды решений.<sup>22</sup> Стоки также могут сооружаться с учетом дополнительных потребностей на случай возникновения гидравлического удара. Центр двухпартийной политики предлагает список вариантов.<sup>23</sup>

<sup>17</sup> S. Wooller, *The Changing Climate: its Impact on the Department for Transport* (London, Department for Transport, 2003).

<sup>18</sup> National Research Council of the National Academies, *Potential Impacts of Climate Change in U.S. Transportation* (Washington, D.C., Transport Research Board, 2008). См. веб-сайт [www.nap.edu/openbook.php?record\\_id=12179&page=R1](http://www.nap.edu/openbook.php?record_id=12179&page=R1).

<sup>19</sup> Michael D. Meyer, *Design Standards for U.S. Transportation Infrastructure: the Implications of Climate Change* (Transportation Research Board, 2008). См. веб-сайт <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/sr/sr290meyer.pdf>.

<sup>20</sup> Jean Andrey and Brian Mills (2003), "Climate change and the Canadian transport system: vulnerabilities and adaptations", in *Weather and Transportation in Canada*, J. Andrey and C.K. Knapper, eds., Department of Geography Publication Series, Monograph 55 (Waterloo, Canada, University of Waterloo, 2003).

<sup>21</sup> Thomas Tanner and others, *ORCHID: Piloting Climate Risk Screening in DFID Bangladesh: Summary Research Report* (Brighton, United Kingdom, Institute of Development Studies, University of Sussex, 2007). См. веб-сайт [www.ids.ac.uk/files/dmfile/ORCHIDBangladeshSummaryResearchReport2007.pdf](http://www.ids.ac.uk/files/dmfile/ORCHIDBangladeshSummaryResearchReport2007.pdf).

<sup>22</sup> John Howell, *Roadside Bio-engineering* (Katmandu, Department of Roads, Government of Nepal, 1999). См. веб-сайт [www.cd3wd.com/cd3wd\\_40/cd3wd/SOILWATR/H2079E/EN/B1364\\_3.HTM](http://www.cd3wd.com/cd3wd_40/cd3wd/SOILWATR/H2079E/EN/B1364_3.HTM).

<sup>23</sup> Bipartisan Policy Center, *Transportation Adaptation to Global Climate Change* (Washington, D.C., 2009). См. веб-сайт <http://bipartisanpolicy.org/sites/default/files/Transportation%20Adaptation%20%283%29.pdf>.

Специалисты по вопросам планирования и проектирования транспортных систем могут рассматривать и анализировать такие варианты проектов, которые предназначаются для повышения степени устойчивости, в ходе планирования новых объектов транспортной инфраструктуры, поскольку, как правило, после строительства обычно дороже и труднее повышать степень их устойчивости.

#### **D. Повышение безопасности дорожного движения**

25. В целях уделения внимания рассмотрению проблемы безопасности дорожного движения на глобальном и региональном уровнях с 2003 года Генеральная Ассамблея приняла шесть резолюций с призывом об укреплении международного сотрудничества и межсекторальной национальной деятельности по повышению безопасности дорожного движения. В своей резолюции 64/255 от 2 марта 2010 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире Ассамблея провозгласила период 2011-2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизировать и впоследствии сократить предполагаемое число жертв ДТП в мире путем активизации мероприятий, проводимых на национальном, региональном и глобальном уровнях.

26. Резолюция 68/4 ЭСКАТО от 23 мая 2012 года, в которой Комиссия одобрила Декларацию министров о развитии транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, также предоставляет секретариату широкий мандат для оказания странам-членам помощи по выполнению их обязательства в рамках Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011-2020 годы). В соответствии с глобальными и региональными мандатами секретариат ЭСКАТО разрабатывает региональные цели, показатели и задачи в области обеспечения безопасности дорожного движения на период 2011-2020 годов. В этой связи секретариат проводит национальные практикумы и предоставляет консультативные услуги для содействия странам-членам в разработке стратегий обеспечения безопасности дорожного движения и определяет или уточняет национальные цели и задачи в области безопасности дорожного движения на Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В сотрудничестве с соответствующими национальными министерствами в Азербайджане (октябрь 2011 года), Лаосской Народно-Демократической Республике (ноябрь 2011 года) и Шри-Ланке (февраль 2013 года) были организованы национальные практикумы по безопасности дорожного движения.

27. В сотрудничестве с Корейским управлением по транспортной безопасности секретариат организовал региональное Сопровождение Группы экспертов по осуществлению мер для повышения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которое проходило в Сеуле 8-10 мая 2013 года. Тема этого совещания была посвящена уязвимым участникам дорожного движения с учетом темы второй Глобальной недели безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций. Это совещание приняло Совместное заявление о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе (см. приложение) и содействовало улучшению понимания вопросов безопасности дорожного движения в рамках повестки дня в области развития на период после 2015 года. В сотрудничестве с секретариатом Европейской экономической комиссии секретариат ЭСКАТО планирует организовать в Нью-Дели 4 декабря 2013 года Европейско-азиатский форум по безопасности дорожного движения.

28. Ряд стран подготовили или завершают подготовку своих проектов национальных стратегий и планов действий по безопасности дорожного движения. Государства-члены, возможно, примут политические меры и

осуществят национальные планы и программы действий по безопасности дорожного движения для достижения глобальных и региональных целей и показателей и для мониторинга своих достижений.

## **Е. Устойчивая эксплуатация автомобильных дорог**

29. Почти 20 лет назад ЭСКАТО, Всемирный банк и другие партнеры по вопросам развития провели в регионе политические реформы по вопросам эксплуатации автомобильных дорог и их финансирования. Многие страны приступили к мобилизации дополнительных ресурсов на основе различных сборов, таких, как налоги на топливо, плата за проезд по дорогам, налоги на автотранспортные средства и сборы за перегрузку транспортного средства, для целей эксплуатации дорог и создали фонды для финансирования работ по эксплуатации дорог. Однако, несмотря на прогресс в некоторых областях, эксплуатация дорог по-прежнему является одной из основных задач для стран региона. Отчасти это обусловлено тем фактом, что показатели моторизации увеличиваются и правительства строят новые дороги, не уделяя надлежащего внимания управлению существующими активами и их надлежащей профилактической эксплуатации.

30. Секретариат, Всемирный банк во Вьетнаме и Управление автомобильных дорог министерства транспорта Вьетнама организовали совещание группы экспертов по содержанию и эксплуатации автомобильных дорог, которое проходило в Ханое 29-31 мая 2013 года. В его работе участвовали высокопоставленные представители правительств стран Южной и Юго-Восточной Азии, которые обсудили различные подходы и основные задачи в сфере эксплуатации автомобильных дорог. Оно позволило обсудить различные вопросы, касающиеся финансирования и управления активами, новых технологий, передовой практики и успешных примеров обеспечивающих отдачу на вложенные средства систем эксплуатации автомобильных дорог в регионе, а также потребности в области укрепления потенциала и пути возобновления заинтересованности в рассмотрении проблем содержания и эксплуатации автодорог в рамках повестки дня по вопросам развития. Совещание отметило, что, несмотря на прогресс в некоторых областях, эксплуатация дорог по-прежнему является одной из основных задач для стран региона. Больше внимание может потребоваться уделять строительству не требующих больших затрат на эксплуатацию автодорог.

31. Среди основных выявленных вопросов были: отсутствие достаточных и предоставляемых на регулярной основе средств для целей эксплуатации; необходимость убеждать политиков в важности эксплуатации; необходимость координации деятельности большого числа учреждений и министерств; необходимость учитывать вопросы эксплуатации при проектировании дорог, особенно в том, что касается предполагаемых будущих затрат; и вопрос о том, каким образом привлекать частный сектор, местное население и общины к процессу эксплуатации, поскольку проблема эксплуатации не может решаться силами только одних правительств. Была подчеркнута необходимость формирования «культуры эксплуатации» и изменения отношения к вопросам эксплуатации.

32. На совещании было высказано предложение о том, что было бы полезно возобновить деятельность по инициативам в сфере эксплуатации автодорог, осуществление которых началось в 90-е годы, и восстановить важное значение вопросов эксплуатации автодорог в качестве одного из видных аспектов международной повестки дня в сфере развития. Имеются возможности для разработки региональных подходов к вопросам: а) финансирования для целей эксплуатации автодорог; б) обмена передовой практикой по вопросам



эксплуатации автодорог и сельских автодорог; с) предупреждения сверхнормативной загруженности грузовых автомобилей; и d) эффективного использования водных ресурсов. В этом контексте участники совещания отметили, что региональный обзор практики в области эксплуатации автодорог и финансирования этого процесса был бы полезным для анализа и сбора данных об успешных примерах соответствующей деятельности в странах Азии и распространения полученных уроков, поскольку многие страны используют определенные формы сборов с пользователей, а некоторые создали и применяют фонды эксплуатации автодорог для целей их устойчивой эксплуатации.

33. Что касается сельских автодорог, то слишком часто они строятся без надлежащих проектов, и после их строительства вопросам их эксплуатации, как правило, не уделяется надлежащего внимания. Некоторые сельские дороги не обеспечены покрытием и могут использоваться только в более сухие сезоны. В зависимости от геологии и топографии местности часто участки таких дорог страдают от повреждений, обусловливаемых эрозией почвы под воздействием воды, оползней, просадки грунта и отсутствия профилактического обслуживания. Поскольку сельские дороги являются линиями жизни для общин, их следует надлежаще проектировать и рассматривать недорогие всепогодные типы покрытий, которые позволяют использовать и адаптировать местные материалы и привлекать местное население к процессу проектирования, строительства и эксплуатации. Для целей планирования и обеспечения эксплуатации следует укрепить потенциал местных органов власти.

34. Форум, возможно, призовет страны-члены придать приоритетное значение эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, мобилизовать и выделить достаточные объемы финансовых и людских ресурсов и рассмотреть пути мобилизации дополнительных ресурсов для улучшения управления эксплуатацией автомобильных дорог и сельских дорог, в том числе при помощи сборов с пользователей и создания фондов эксплуатации автомобильных дорог.

## **Г. Интеллектуальные транспортные системы**

35. Об информационно-коммуникационной технологии, используемой для повышения эффективности и безопасности транспортных операций, часто говорят как об интеллектуальной транспортной системе (ИТС). Наиболее часто такие системы используются для регулирования движения и управления им, предоставления дорожной информации в режиме реального времени, содействия планированию поездок, продажи билетов, сбора платы за пользование дорогами и осуществления электронных платежей. ИТС могут оказывать помощь водителям и обеспечивать контроль за положением автотранспортных средств, предоставляя информацию о связях между различными автомагистралями, транспортными средствами и водителями. Использование такой технологии может улучшать безопасность автотранспортных средств и инфраструктуры и делать автодорожный транспорт более безопасным, быстрым, менее загрязняющим окружающую среду, более энергетически эффективным и менее дорогим. Многие страны в регионе рассматривают различные варианты; тремя наиболее популярными являются: электронная оплата проезда по дорогам и определение стоимости проезда с учетом времени дня и уровня загруженности; координация увязанных между собой сигнальных систем регулирования движения (в основном в городских районах); и системы информирования участников движения в режиме реального времени. Такие страны, как Республика Корея, Сингапур, Таиланд и Япония, в различной степени используют эту технологию для улучшения транспортных операций и повышения безопасности. ИТС могут содействовать принятию надлежащих решений в отношении общественного транспорта, работы в дистанционном

режиме или совершения поездок на автомобиле за рамками часа пик.<sup>24</sup> Они могут позволять пользующимся услугами транспорта лицам планировать свои поездки и избегать те из них, которые не являются необходимыми, а также перегруженных путей; они могут содействовать поставщикам и операторам, предоставляющим услуги по грузовым перевозкам, в сокращении доли пустых обратных пробегов и/или в повышении коэффициента загрузки их автомобилей.<sup>25</sup> Хотя выгоды от использования ИТС могут значительно варьироваться в зависимости от существующего положения и вида применения, они могут быть существенными. В настоящее время имеются публикации, посвященные ИТС и их потенциальным выгодам.<sup>26, 27, 28</sup>

36. Государства-члены и транспортные компании развивающихся стран могут рассмотреть вопрос о расширении использования надлежащих ИТС для повышения эффективности и безопасности транспортных операций.

## **Г. Дальнемагистральные интермодальные грузовые перевозки**

37. Различные показатели выбросов по различным видам транспорта демонстрируют, что имеются явные выгоды, связанные с переводом грузовых перевозок с автомобильного транспорта на его другие виды. В частности, что касается дальнемагистральных грузовых перевозок, то железные дороги, несомненно, являются более энергоэффективными по сравнению с грузовыми автомобилями в расчете на тонно-километр, в то время как внутренний водный транспорт еще более энергоэффективен по сравнению с железными дорогами в расчете на тонно-километр. Хотя в Азии существует ограниченное число внутренних водных транспортных путей,<sup>29</sup> имеются большие возможности для расширения использования железных дорог, особенно в том, что касается дальнемагистральных международных грузовых перевозок.

38. Переход к использованию железных дорог можно существенно активизировать на основе комплексного задействования сетей железных и автомобильных дорог и создания «сухих портов». Предполагается, что Межправительственное соглашение о «сухих портах» позволит улучшить признание «сухих портов», имеющих международное значение, и будет стимулировать государства-члены к созданию и эксплуатации «сухих портов» и логистических центров в стратегических местах, которые выступают в качестве интермодальных узлов, что будет содействовать эффективной перевалке грузов между различными видами транспорта. Кроме того, «сухие порты» и логистические центры могут выполнять функции консолидаторов грузов, что потенциально может сократить число обратных пустых пробегов автотранспортных средств. Например, в Пакистане 12-30 процентов поездок грузовых автомобилей происходит пустыми, в то время как в Китае этот

<sup>24</sup> Ito Takayuki and Shantanu Chakraborty, "Intelligent transport system: a vision for 21st century cities", справочный документ для седьмого Регионального форума по экологически устойчивому транспорту в Азии и Глобальных консультаций по устойчивому транспорту в рамках повестки дня в области развития на период после 2015 года, 23-25 апреля 2013 года, Бали, Индонезия (Центр Организации Объединенных Наций по региональному развитию, 2013 год).

<sup>25</sup> Многие исследования показывают, что доля пустых пробегов может достигать 30-50 процентов.

<sup>26</sup> United Nations, Economic Commission for Europe, *Intelligent Transport Systems (ITS) for Sustainable Mobility* (Geneva, 2012).

<sup>27</sup> United States Department of Transportation, *Intelligent Transportation Systems Benefits, Costs, Deployment and Lessons Learned: 2008 Update* (Washington, D.C., 2008). См. веб-сайт <http://ntl.bts.gov/lib/30000/30400/30466/14412.pdf>.

<sup>28</sup> IBM Institute for Business Value, *Transportation and Economic Development: Why Smarter Transport is Good for Jobs and Growth* (New York, IBM Corporation, 2011).

<sup>29</sup> См. E/ESCAP/MCT.2/7.



показатель составляет 43 процента.<sup>30</sup> В исследовании Организации экономического сотрудничества и развития говорится, что улучшение организации, координации и планировании маршрутов логистики может сократить выбросы CO<sub>2</sub> на 10-20 процентов.<sup>31</sup>

39. Одновременно с таким переходом от использования одного вида транспорта к использованию другого усилия также необходимы для обеспечения большей степени экологической устойчивости сектора грузового автотранспорта. Например, в Европе несколько крупных производителей, экспедиторов и представителей Европейского парламента и Европейской комиссии объявили в 2012 году о начале осуществления инициативы «Европа зеленых грузовых перевозок», которая предназначена для создания панъевропейской системы для сбора, анализа и мониторинга показателей выбросов CO<sub>2</sub>, поступающих от компаний, осуществляющих автомобильные грузовые перевозки.<sup>32</sup> На седьмом Региональном форуме по экологически устойчивому транспорту, который проходил на Бали, Индонезия, в апреле 2013 года, обсуждалась концепция добровольного регионального соглашения о зеленых грузовых перевозках в Азии, при этом делегации поддержали ее и рекомендовали начать процесс консультаций с участием стран – членов Форума. Среди прочего, он рекомендовал рассмотреть следующие основные элементы в качестве части возможного регионального соглашения: а) программы зеленых грузовых перевозок на национальном или субрегиональном уровнях; б) комплекс планов и стратегий для носящей социально-инклюзивный характер повестки дня по вопросам зеленых грузовых перевозок; с) стандартный набор показателей зеленых грузовых перевозок; и d) региональные рамки сотрудничества по вопросам зеленых грузовых перевозок.<sup>33</sup> Этот процесс проходит при посредничестве Центра Организации Объединенных Наций по региональному развитию и при поддержке ЭСКАТО и других партнеров.

#### IV. Переход к устойчивому и всеобъемлющему развитию транспорта

40. Имеется большое число руководящих принципов, касающихся развития устойчивых транспортных систем,<sup>34</sup> и справочников для сотрудников директивных органов.<sup>35</sup> Однако многим развивающимся странам в Азии еще предстоит разработать и осуществить комплексные стратегии и планы, предназначенные для рассмотрения вопросов устойчивости.

41. Наряду со значительным пересмотром приоритетов требуются комплексные стратегии и подходы к планированию транспорта. Поэтому следует обеспечить изменение парадигмы в процессе развития транспортных

<sup>30</sup> Pilar Londoño-Kent, *Freight Transport for Development Toolkit: Road Freight* (Washington, D.C., World Bank, 2009).

<sup>31</sup> Organisation for Economic Co-operation and Development, *Globalisation, Transport and the Environment* (Paris, 2010).

<sup>32</sup> См. [www.greenfreighteuropa.eu/about-us.aspx](http://www.greenfreighteuropa.eu/about-us.aspx).

<sup>33</sup> Chair's Summary: Seventh Regional Environmentally Sustainable Transport Forum in Asia and the Global Consultation on Sustainable Transport in the Post-2015 Development Agenda, 23-25 April 2013, Bali, Indonesia. Документ представлен на веб-сайте [www.unctd.or.jp/env/7th-regional-est-forum/doc/Chairs%20Summary-Bali%20EST%20Forum.pdf](http://www.unctd.or.jp/env/7th-regional-est-forum/doc/Chairs%20Summary-Bali%20EST%20Forum.pdf).

<sup>34</sup> Asian Development Bank, *Changing Course: a New Paradigm for Sustainable Urban Transport*, Urban Development Series (Mandaluyong City, Philippines, 2009). Документ представлен на веб-сайте [www.adb.org/sites/default/files/pub/2009/new-paradigm-transport.pdf](http://www.adb.org/sites/default/files/pub/2009/new-paradigm-transport.pdf).

<sup>35</sup> См. 31 модуль the *Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-makers in Developing Cities* (Eschborn, Germany, Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit). Документ представлен на веб-сайте [www.sutp.org](http://www.sutp.org).

систем и предоставления услуг в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Странам необходимо проанализировать существующие стратегии и транспортные системы, выявить пробелы в политике и принять новаторские стратегии и политику, а также надлежащие технологии и комплексные подходы к процессу устойчивого и всеобъемлющего развития транспорта. Для содействия политикам и специалистам по вопросам планирования в рассмотрении различных стратегий и политики и осуществлении смелых мер по обеспечению большей степени устойчивости и инклюзивности транспорта в регионе требуются приоритетные действия, которые рассматриваются ниже.

#### **A. Укрепление координации в рамках правительств**

42. Национальные и местные органы правительств, а также муниципалитеты и городские советы являются основными заинтересованными сторонами в процессе развития устойчивых и всеобъемлющих городских транспортных систем. Поэтому для налаживания/укрепления институциональных связей между национальными, местными и городскими учреждениями и для оказания поддержки в связи с укреплением институционального потенциала, а также для укрепления их потенциала в целях реализации устойчивых и инклюзивных стратегий развития транспорта в городах требуются целевые программы. Кроме того, для разных групп/видов городов потребуются различные стратегии и мероприятия, поскольку национальные/местные стратегии и политика будут зависеть от размера и характеристик городов.

#### **B. Укрепление партнерских связей между государственным сектором, частным сектором и партнерами по вопросам развития**

43. Кроме того, поскольку транспортно-логистические компании частного сектора участвуют в создании и эксплуатации транспортных систем, концепция устойчивости деловой практики и их операций и услуг должна быть представлена и бизнес-сектору. В ходе планирования и осуществления информационно-пропагандистских и связанных с укреплением потенциала мероприятий следует также активизировать сотрудничество и партнерство с участниками процесса развития, соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций, международными организациями и субрегиональными отделениями ЭСКАТО, а также с частным сектором.

#### **C. Нарращивание усилий по улучшению информированности и укреплению потенциала сотрудников правительств**

44. Планирование и осуществление информационно-пропагандистской и связанной с укреплением потенциала программы для специалистов по вопросам планирования на транспорте и сотрудников директивных органов в государствах-членах содействовали бы: а) проведению пропагандистской деятельности и улучшению информированности сотрудников директивных органов по вопросам устойчивого и всеобъемлющего транспорта; б) обмену передовой практикой; и с) разработке и осуществлению эффективных стратегий и политических мер для пропаганды устойчивого и всеобъемлющего транспорта. В качестве одного из эффективных механизмов реализации соответствующей деятельности могли бы служить консультативные поездки, национальные и субрегиональные практикумы и семинары, региональные совещания и конференции групп экспертов, предназначенные для высокопоставленных представителей и сотрудников среднего уровня национальных правительств, местных органов правительств, муниципалитетов и городских советов. Включение в повестку дня директивных совещаний ЭСКАТО, таких, как Комитет по транспорту, Форум министров транспорта стран Азии, Конференция

министров по транспорту и ежегодные сессии Комиссии, вопросов, касающихся устойчивого и всеобъемлющего транспорта, обеспечит проведение политического диалога и привлечет внимание на высоком уровне.

45. В этой связи секретариат в настоящее время проводит исследование вариантов политики для устойчивого развития транспорта с участием Корейского транспортного института и Корейского института морского транспорта. Это исследование охватывает три широких темы, а именно: общие стратегии в области транспорта, городской транспорт и порты и морской транспорт. В предварительном порядке на вторую половину ноября 2013 года в Инчхоне, Республика Корея, запланировано провести региональное совещание группы экспертов политического уровня по вопросам устойчивого развития транспорта, предназначенное для распространения выводов и рекомендаций этого исследования и обмена передовой практикой в сфере устойчивого и всеобъемлющего развития транспорта с участием государств-членов и экспертов.

46. Секретариат также планирует подготовить концептуальные записки по ряду стратегий в поддержку устойчивого развития транспорта, например, по вопросам более зеленого грузового и городского транспорта. Эти концептуальные записки будут касаться существующих стратегий и руководящих принципов, поскольку имеется много хороших примеров стратегий и мер, таких, как улучшение систем общественного транспорта, поощрение процесса использования альтернативных видов биотоплива, использование немоторизованного транспорта и переход от использования одного вида транспорта к использованию другого вида транспорта, которые реализуются развитыми странами.

47. Вопросы устойчивого развития транспорта приобретут еще большее значение в связи с принятием повестки для в области развития на период после 2015 года. Секретариат планирует координировать свою деятельность с Департаментом Организации Объединенных Наций по экономическим и социальным вопросам в целях обеспечения вклада в разработку этой повестки дня после проведения Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию в том, что касается вклада транспорта в процесс устойчивого развития, включая стратегическую приоритизацию роли транспорта в разработке целей устойчивого развития, которые придут на смену Целям развития тысячелетия.

48. Планируется оказывать текущую поддержку инициативе по вопросам экологически устойчивого транспорта, координируемой Центром Организации Объединенных Наций по региональному развитию, и текущему сотрудничеству с многосторонними банками развития по инициативам, выдвинутым после Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию.

## **V. Вопросы для рассмотрения**

49. Форум, возможно, призовет государства-члены рассмотреть вопрос о подготовке и осуществлении стратегий, политики и инициатив в целях устойчивого и всеобъемлющего развития транспорта, включая те варианты политики, которые были представлены в настоящем документе.

50. Форум, возможно, даст секретариату дальнейшие руководящие указания о мероприятиях секретариата по улучшению информированности и укреплению потенциала сотрудников правительств в целях разработки и осуществления надлежащих стратегий устойчивого и всеобъемлющего развития транспорта.

## Приложение

### Совместное заявление о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе

*Мы, участники от стран – членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и эксперты, участвующие в региональном совещании Группы экспертов по осуществлению мер для повышения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, состоявшемся в Сеуле 8 и 9 мая 2013 года,*

*ссылаясь на резолюцию 64/255 Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой Генеральная Ассамблея провозгласила 2011-2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и последующего сокращения прогнозируемого уровня смертности в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире путем активизации деятельности на национальном, региональном и глобальном уровнях,*

*ссылаясь также на резолюцию 66/260 Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения во всем мире, в которой Генеральная Ассамблея просила Всемирную организацию здравоохранения и региональные комиссии, в сотрудничестве с другими партнерами по «Сотрудничеству в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими заинтересованными сторонами продолжать их деятельность по содействию реализации целей Десятилетия,*

*принимая во внимание «Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2013 год», подготовленный Всемирной организацией здравоохранения, согласно которому в результате дорожно-транспортных происшествий в 2010 году погибли 1,24 млн. человек, из них 60 процентов в Азиатско-Тихоокеанском регионе,*

*выражая серьезную обеспокоенность тем, что число участников дорожного движения, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, и число смертельных случаев по отношению к общей численности населения особенно высоки во многих развивающихся странах региона ЭСКАТО, и тем, что в некоторых странах число пострадавших среди пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов является исключительно высоким,*

*признавая важное значение безопасности дорожного движения как вопроса устойчивого развития, что отмечается в итоговом документе Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, озаглавленном «Будущее, которого мы хотим»,<sup>a</sup>*

*признавая также мнение, что безопасность дорожного движения во многих странах региона является также актуальным вопросом развития с учетом масштабов и серьезности этой проблемы и соответствующих негативных последствий для экономики, состояния здоровья и общего благосостояния населения, особенно малоимущих групп населения, и что эта проблема способствует сохранению бедности,*

---

<sup>a</sup> Резолюция 66/288 Генеральной Ассамблеи.

*принимая во внимания* усилия стран и их приверженность делу снижения числа погибших на их дорогах и отмечая, что, несмотря на увеличение общего числа погибших в автотранспортных авариях в регионе в 2010 году, 21 страна региона сократила число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, что говорит о том, что ситуацию можно действительно улучшить путем принятия надлежащих мер и при наличии соответствующей политической приверженности,

*соглашаясь* в том, что необходимо прививать культуру безопасности на низовом уровне среди учащихся и студентов,

*выражая* благодарность секретариату Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана и Корейскому управлению по транспортной безопасности за организацию совещания Группы экспертов в течение второй Глобальной недели Организации Объединенных Наций, посвященной безопасности дорожного движения (6-12 мая 2013 года), в соответствии с просьбой, содержащейся в резолюции 66/260 Генеральной Ассамблеи,

1. *выражаем* решимость уменьшить число людей, гибнущих в результате дорожно-транспортных происшествий в странах региона, путем активизации деятельности, проводимой на глобальном, региональном, национальном и местном уровнях;

2. *призываем* признать вопрос безопасности дорожного движения в качестве вопроса устойчивого развития и принять более решительные меры для обеспечения безопасности уязвимых участников дорожного движения, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, за счет сотрудничества между государственными субъектами, участниками «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения» и другими заинтересованными сторонами;

3. *обязуемся* в рамках своих индивидуальных возможностей как активисты движения за безопасность дорожного движения, эксперты, инструкторы и распространители информации и далее способствовать деятельности, направленной на достижение целей Десятилетия, и поддерживать эту деятельность, уделяя особое внимание снижению числа погибших и получивших увечья среди уязвимых участников дорожного движения;

4. *просим* государства-члены рассмотреть вопрос об осуществлении рекомендаций, содержащихся в «Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире за 2013 год», в соответствии с резолюцией 64/255 Генеральной Ассамблеи о повышении безопасности дорожного движения в мире;

5. *настоятельно призываем* страны региона и другие заинтересованные стороны в надлежащем порядке решать вопросы безопасности дорожного движения, в том числе в следующих областях, перечень которых не является исчерпывающим:

а) формирование консенсуса относительно включения вопроса безопасности дорожного движения в число приоритетов политики устойчивого развития и относительно выделения на эти цели достаточных финансовых ресурсов;

b) обеспечение дорожной безопасности для уязвимых участников дорожного движения, в том числе для детей, лиц старшего возраста, пешеходов, велосипедистов, мотоциклистов и людей с инвалидностью;

c) обеспечение большей безопасности дорог и уменьшение тяжести дорожно-транспортных происшествий;

d) повышение эффективности национальных мер по обеспечению безопасности дорожного движения и по соблюдению правил дорожного движения;

e) улучшение оказания медицинской помощи лицам, пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий;

f) улучшение сотрудничества и укрепление партнерских связей;

6. *призываем* к налаживанию взаимодействия между заинтересованными сторонами по вопросам безопасности дорожного движения в контексте «Сотрудничества в рамках Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения»;

7. *настоятельно призываем* страны организовывать для учащихся школ и студентов университетов обучение и подготовку по безопасности дорожного движения, прививая тем самым культуру безопасности на низовом уровне;

*принять* это заявление 9 мая 2013 года в Сеуле.

---