
**Тематическая рабочая группа по устойчивому транспорту, транзиту и
взаимосвязанности (ТРГ-УТТВ)**

21^{ая} Сессия
7-8 сентября 2016 г.
Ашхабад, Туркменистан

Другие вопросы

(Пункт 7 повестки дня)

доклад ЭСКАТО/ЕЭК ООН

Вводная информация

1. Специальная программа ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА) была создана в 1998 году для укрепления внутрирегионального сотрудничества в Центральной Азии и ее интеграции в мировую экономику. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК) и Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) совместно обеспечивают общую поддержку деятельности Программы.
2. Проектная рабочая группа по транспорту и пересечению границ (ПРГ-ТПГ) была создана в 1998 году и первая сессия прошла в том же году в Алматы, Казахстан. ПРГ-ТПГ фокусируется на разработке новых и расширения существующих транспортных сетей в регионе, а также реализации проектов и программ, направленных на поддержку выхода к морю развивающихся стран и транзита в Центральной Азии.
3. Совет управляющих СПЕКА на своей десятой сессии в ноябре 2015 года решил изменить название ПРГ-ТПГ в "Тематической рабочей группы по устойчивому развитию транспорта, транзита и взаимосвязанности" (ТРГ-УТТВ) в связи с новыми задачами, добавленными в соответствии с повесткой устойчивого развития до 2030 года принятой на встрече на высшем уровне Организации Объединенных Наций по

устойчивому развитию в 2015 году и приверженности его реализации, в том числе достижение целей устойчивого развития (ЦУР). Заседание Руководящего совета СПЕКА в Ашхабаде 2014 отметило мощный потенциал СПЕКА для поддержки и содействия достижению ЦУР. В рамках СПЕКА, Совета управляющих, заседания Экономического форума и тематических рабочих групп могут служить важной платформой для поддержки прогресса на пути многих ЦУР путем обмена передовым опытом, наращивания потенциала, совместной разработки и реализации региональных проектов и обмена опытом по использованию новых финансовых механизмов и партнерских отношений.

Ожидаемая сфера работы ТРГ

4. На основании решения Совета управляющих СПЕКА, ожидается, что ТРГ-УТТВ будет служить платформой для поддержки усилий стран-участниц в деле достижения связанных с транспортом целей и задач устойчивого развития через обмен передовым опытом и знаниями, консультации, соответствующей деятельности и реализации проектов в странах СПЕКА. Транспортный сектор имеет прямое влияние на следующие ЦУР и задачи:
 - а) **Цель 3.** Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте (дорожная безопасность)
Задача 3.6. К 2020 году сократить вдвое число глобальной смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий
 - б) **Цель 7.** Обеспечение доступа к недорогостоящим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех (энергоэффективность)
Задача 7.3. К 2030 году удвоить мировые темпы повышения энергоэффективности
 - в) **Цель 9.** Создание прочной инфраструктуры, содействие обеспечению всеохватной и устойчивой индустриализации и внедрению инноваций (устойчивая инфраструктура)
Задача 9.1 Создание качественной, надежной, устойчивой и жизнестойкой инфраструктуры, в том числе региональной и трансграничной, для поддержки экономического развития и благосостояния людей, с упором на экономичность и равноправного доступа для всех

d) **Цель 11.** Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и устойчивости городов и населенных пунктов (устойчивый городской транспорт для всех)

Задача 11.2. К 2030 году, обеспечить доступ к безопасным, недорогим, доступным и устойчивым транспортным системам для всех, повышение безопасности дорожного движения, в частности, путем расширения общественного транспорта, с особым вниманием к потребностям тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых людей

e) **Цель 12.** Обеспечение рациональных моделей потребления и производства (топливные субсидии)

Задача 12.с Путем устранения перекосов рынка оптимизировать неэффективные субсидии ископаемого топлива, которые поощряют расточительное потребление, в соответствии с национальными условиями, в том числе путем реструктуризации налогообложения и постепенного отказа от этих вредных субсидий там, где они существуют, с учетом их воздействия на окружающую среду, полностью принимая во внимание специфические потребности и условия развивающихся стран и минимизации возможных негативных последствий для их развития таким образом, чтобы защитить бедные и пострадавшие общины.

5. ТРГ-УТТВ также будет содействовать дискуссиям по стратегическим вопросам для усиления регионального сотрудничества и интеграции путем укрепления транспортных связей, сбора и распространения транспортной статистики с особым акцентом на реализацию целей в области устойчивого развития.

Более конкретно, ТРГ будет продолжать осуществлять:

- надзор за осуществлением связанных с транспортом мероприятий и инициатив на национальном и субрегиональном уровнях, в том числе развитие автомобильных и железных дорог, сухих портов, а также облегчения осуществления интермодальных перевозок в странах СПЕКА;
- поддерживать создание и функционирование национальных координационных механизмов для упрощения перевозок.
- Содействовать осуществлению соглашений ЭСКАТО в области транспорта, таких как межправительственные соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатской железной дороги и сухих портов.

- Оказание помощи в выявлении и устранении основных узких мест вдоль международных транспортных маршрутов в регионе СПЕКА и за ее пределами.
- Способствовать развитию специальной базы данных СПЕКА ТРГ по вопросам транспорта и пересечения границ деятельности для стран СПЕКА, а также сбор транспортной статистики.
- Содействие развитию государственно-частного партнерства в регионе СПЕКА
- Работа по повышению безопасности дорожного движения, чтобы сократить число жертв и получивших увечья в результате дорожно-транспортных происшествий в регионе СПЕКА.

По отношению к ЦУР, TWG будет также:

- Поддерживать усилия стран-участниц по реализации программы устойчивого развития до 2030 года за счет повышения устойчивости транспорта;
 - Обеспечивать больше внимания на те усилия, которые привели бы к укреплению регионального сотрудничества, направленного на достижение ЦУР связанных с транспортом;
 - Служить в качестве платформы для заинтересованных сторон внутреннего транспорта для обсуждения стратегических вопросов, обмена опытом, накопленного опыта и передовых практик, а также для национальных и субрегиональных усилий в транспортном секторе, связанных с повышением устойчивости транспорта и достижения ЦУР;
 - Заниматься разработкой и реализацией транспортных проектов, когда это возможно, в соответствии с соответствующими ЦУР и вносить свой вклад в реализацию программы развития до 2030 года;
6. Кроме того, ТРГ-УТТВ изучит возможность подготовки аналитического документа по вопросу регионального транспортного сотрудничества в рамках СПЕКА и как это могло бы содействовать странам СПЕКА в достижении ЦУР. Полученные данные должны быть включены в программу работы СПЕКА ТРГ-УТТВ на 2017-2018 года и будет утвержден на 22-й сессии ТРГ-УТТВ в 2017 году.

Деятельность ЭСКАТО, касающихся развития устойчивого транспорта

7. После принятия ЦУР, вопросам устойчивости и открытости в развитии транспорта уделяется большое внимание. Секретариат продолжал работать с государствами-членами по разработке и осуществлению устойчивой и всеобъемлющей стратегии и политики в сфере национального транспорта, городского транспорта и транспортной связи сельских районов. Кроме того, в связи с увеличением частоты стихийных бедствий и экстремальных погодных явлений в регионе, вопросы и политика, направленные на развитие устойчивых и климатических адаптивных транспортных систем также получают большее значение. Основные проведенные мероприятия были направлены на обмен информацией об инновации в стратегиях и успешных примеров в регионе в рамках региональных и субрегиональных семинаров и национальных семинаров.

8. В связи с этим, субрегиональный семинар по развитию устойчивого и инклюзивного транспорта состоялось в г. Алматы, Казахстан 17-18 сентября 2015 года. На семинаре участвовали старшие должностные лица в сфере транспорта и представители городов из стран-участниц СПЕКА. Кроме того, региональный семинар по вопросам транспорта устойчивому к стихийным бедствиям и адаптивного к климату в интересах устойчивого развития был организован в Катманду, Непал, 17-18 ноября 2015 года в рамках 9-го Форума экологически устойчивого транспорта. На этих региональных семинарах с участием международных экспертов, старших должностных лиц в сфере транспорта, а также представителей столиц и средних городов, в том числе из четырех стран СПЕКА, участники обменялись идеями и расширили свои знания и понимание политики и опыта в создании более устойчивых и инклюзивных национальных, городских и сельских систем транспорта и услуг, а также политики, направленной на развитие устойчивых к стихийным бедствиям и климатических адаптивных транспортных систем. Таким образом, представители стран-участниц СПЕКА в значительной степени получили знания от участия в региональных и субрегиональных семинаров и в вопросах политики устойчивого и всестороннего развития транспорта и практики, которые могут быть полезны, чтобы сделать существенный вклад в достижение целей устойчивого развития.

Деятельность по ЕЭК ООН, касающихся развития устойчивого транспорта

9. Публикация "Транспорт для устойчивого развития: пример внутреннего транспорта" - с ЕЭК ООН в качестве ведущего автора - стала результатом сотрудничества между пятью региональными комиссиями Организации Объединенных Наций и ключевых глобальных партнеров, в частности, Союза международных автомобильного транспорта (МСАТ) и Международного союза железных дорог (МСЖД). В исследовании рассматриваются проблемы, достижения и вопросы в глобальных усилиях по достижению перехода к устойчивой мобильности грузов и людей по внутренним видами транспорта. Хотя транспорт является одним из предварительных условий для социально-экономических взаимодействий, к сожалению, она также имеет негативные последствия, такие как дорожно-транспортные происшествия, загрязнение воздуха и шум, а также выбросы парниковых газов. С большим количеством хороших примеров, исследование демонстрирует результаты в деле смягчения негативных последствий, а также определяет основные задачи и возможности для ускорения перехода к устойчивому развитию. Это способствует углубленное и реальное понимание пяти определяющих аспектов устойчивого транспорта - доступности, защищенности, безопасности и охраны окружающей среды. Одним из основных политических рекомендаций исследования является то, чтобы достичь этого перехода, для устойчивого развития транспорт необходимо рассматривать в качестве политического и финансового приоритета для стратегии развития по группам дохода и географическим регионам.

10. В городских условиях, общественный транспорт и мобильность имеют решающее значение для искоренения нищеты и повышения экономического роста (доступ к рынкам и рабочим мест), повышения качества образования (доступ к школам), защиты здоровья матери и ребенка (доступ к медицинским услугам), а также повышения экологической устойчивости и безопасности дорожного движения. Издание «Устойчивый общественный транспорт и городская мобильность в столицах стран ЕЭК ООН» рассматривает текущую ситуацию и тенденции в области городского

пассажирского транспорта и городского распределения грузов. Городской пассажирский и грузовой транспорт, обеспечивая существенную услугу, также оказывают негативное воздействие, что приводит к перегруженности, загрязнению окружающей среды и проблемам безопасности дорожного движения, среди прочих. Все чаще, пассажирские и грузовые движения переплетаются в игру с нулевой суммой, приходится использовать одни и те же конечные инфраструктуры и городское пространство, чтобы удовлетворить постоянно растущий спрос на мобильность. Анализ рассматривает, в частности, требования городской мобильности и ее распределения между различными видами транспорта ввиду доступности и комфорта, предоставляемой через городской общественный транспорт. Он также оценивает состояние растущей популярности немеханических транспортных средств в городских районах.

11. Основная цель ЕЭК ООН двигаться вперед, чтобы оставаться нацеленным на цели устойчивого развития. Кроме того как оставаться участником в процессе доработки показателей для измерения ЦУР, в 2016 году ЕЭК ООН усилил свои действия по приведению своей деятельности в соответствие с глобальной повесткой дня в области устойчивого развития. Более подробно, конкретные виды деятельности ЕЭК ООН в 2016 году и некоторые из основных направлений деятельности включали следующее:
12. Принятие ЦУР способствовало повышенной осведомленности по поводу важных проблем, таких как воздействие изменения климата и адаптации к требованиям настоящего для международной транспортной инфраструктуры. В 2015 году была создана группа экспертов ЕЭК ООН по вопросам воздействия изменения климата и адаптации для транспортных сетей и узлов с целью:
 - Определить и установить, если это возможно, реестры транспортных сетей в регионе ЕЭК, которые уязвимы к последствиям изменения климата, если возможно, в рамках географической информационной системы (ГИС);
 - Использовать/разработать модели, методологии, инструменты и передовые практики для устранения возможных экстремальных опасностей (например, высокие температуры и наводнения) к выбранному участку инфраструктуры

внутреннего транспорта в регионе ЕЭК при различных сценариях изменения климата;

- Выявление и анализ тематических исследований по вопросу возможных экономических, социальных и экологических последствий воздействия изменения климата и предоставить анализ затрат/выгод различных вариантов адаптации.
- Симпозиум МТС/ЕЭК ООН по будущим подключенным к сети автомобилям 2016 года, организованной в сотрудничестве с МТС, состоялся 3 марта 2016 года в рамках 86-го Международного Женевского автосалона. В работе симпозиума приняли участие ведущие эксперты, чтобы обсудить последние разработки в области интеллектуальных транспортных систем и автоматизированного вождения, ориентируясь на современные технологии, которые обеспечивают интеграцию информационных технологий в транспортные средства.
- Форум по обсуждению безопасности для обеспечения глобальной цепи поставок, организованный совместно ЕЭК ООН и Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), было сосредоточен на основных угрозах безопасности внутреннего транспортного сектора, таких как грузовой кражи, киберпреступность, безопасность дорожного движения и терроризма и воздействия на цепочки поставок. Мероприятие, которое состоялось в Женеве 17 июня 2016 года, указало на необходимость более эффективного и концепции на основе рисков безопасности для всех видов транспорта, в том числе внутреннего судоходства, а также группа экспертов призвали к подходу с привлечением многих заинтересованных сторон, что позволит свести к минимуму кибер-угрозы безопасности для критически важной транспортной инфраструктуры.