



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят восьмая сессия**

Женева, 23–26 февраля 2016 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Инновации для устойчивого внутреннего транспорта
с уделением особого внимания информационно-
коммуникационным технологиям****Концептуальная записка и проект программы
для сегмента, посвященного вопросам политики****«Инновации для устойчивого внутреннего транспорта
и устойчивой мобильности, которые расширяют
возможности взаимодействия и доступа»****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе излагаются основные соображения, определившие выбор темы для сегмента, посвященного вопросам политики, на семьдесят восьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту, в рамках которого основное внимание будет уделено инновациям для устойчивого внутреннего транспорта и устойчивой мобильности с упором на информационно-коммуникационные технологии, которые расширяют возможности взаимодействия и доступа. Комитет, возможно, пожелает отметить, что Бюро на своем заседании в июне 2015 года приняло решение о том, что в первый день семьдесят восьмой сессии Комитета работа над сегментом, посвященным вопросам политики, должна быть сосредоточена на обсуждении этой темы.



I. Контекст осуществления политики

1. 25–27 сентября 2015 года страны мира принимали участие в саммите Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, с тем чтобы наметить ряд целей в области устойчивого развития (ЦУР) на период до 2030 года, призванных вернуть человечество на добродетельный путь устойчивого развития перед лицом растущих доказательств того, что благополучие планеты, судя по всему, находится под угрозой. Включение в контексте различных ЦУР прямых ссылок на вопросы транспорта отражает тот факт, что актуальность транспорта для устойчивого развития не вызывает сомнений. Устойчивое развитие транспорта имеет решающее значение с точки зрения ликвидации нищеты (доступ к рынкам и рабочим местам), повышения качества образования (доступ к школам), защиты здоровья матери и ребенка (доступ к медицинским услугам) и повышения экологической устойчивости и безопасности дорожного движения.

2. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) является единственным в своем роде органом Организации Объединенных Наций, который комплексно охватывает проблематику всех видов внутреннего транспорта и, таким образом, содействует достижению намеченных ЦУР, создавая благоприятные условия для развития коммуникаций в интересах общин и устойчивого экономического роста, а также поддерживая инновационную деятельность.

3. Выбор темы сегмента, посвященного вопросам политики, является вкладом КВТ в реализацию далеко идущих целей, поставленных в Нью-Йорке, поскольку Комитет стремится проанализировать один из ключевых факторов, которые могут сыграть в этой связи первостепенную роль, т.е. инновации для устойчивого транспорта, которые расширяют возможности взаимодействия и доступа. В центре внимания неизбежно оказываются два сектора: транспорт и связь.

II. Современное состояние и основные тенденции – Почему инновации важны для устойчивой мобильности?

4. Транспорт является одним из важнейших секторов экономики в плане создания возможностей для социальной интеграции, ибо он обеспечивает доступ к занятости, здравоохранению, образованию и другим общественно значимым услугам. Кроме того, он обеспечивает доступ к рынкам и цепочкам поставок для осуществления экспорта и импорта. Таким образом, он имеет огромное значение для достижения социального прогресса, включая уменьшение масштабов нищеты, и в конечном итоге для устойчивого развития.

5. Несмотря на взрывной рост темпов инновационной деятельности в области транспорта и коммуникационных технологий результаты достигнутого прогресса распределяются неравномерно. По-прежнему существуют большие группы населения, которые лишены доступа к транспортным услугам только из-за того, что транспортная политика и инвестиции не способствуют развитию общественного транспорта и не предусматривают приоритетное расширение доступа к транспортным услугам для сельского населения. Если же смотреть в более широком плане, то по-прежнему весьма велико число стран, где развитие различных секторов экономики (от обрабатывающей промышленности до торговли и туризма) сдерживается нехваткой беспрепятственного доступа на мировые рынки по причине отсутствия выхода к морю и малой пропускной способности транзитных участков и пунктов пересечения границ.

6. В заключение следует отметить, что существует множество препятствий для доступа, которые подрывают усилия мирового сообщества по реализации чаяний, отраженных в ЦУР. Наиболее остро эти препятствия дают о себе знать в случае стран, не имеющих выхода к морю (на международном уровне), разрывов между городскими и сельскими районами (на уровне общин) и людей с особыми потребностями в сфере мобильности (на бытовом уровне).

7. Поскольку речь, в сущности, идет о вопросах *доступа*, то весьма действенным решением является повышение эффективности в сферах транспорта и связи, т.е. в двух секторах, которые по своей природе обеспечивают возможности взаимодействия через инфраструктуру и услуги. В то же время эффективность функционирования этих секторов зависит от масштабов осуществляемой в их рамках инновационной деятельности. Например, расширение взаимодействия играет особенно важную роль для стран, не имеющих выхода к морю и находящихся вдали от морских портов, которые они сталкиваются с серьезными препятствиями при осуществлении усилий по региональной и глобальной интеграции. Поэтому эти страны и общины активизируют усилия, направленные на преодоление экономической дистанции путем устранения или уменьшения нормативных и процедурных препятствий на пути развития торговли и международного транспорта. Кроме того, *взаимодействие* играет важнейшую роль в торговле, которая зависит от национальных и трансграничных информационных потоков между экономическими субъектами и государственными учреждениями. Упрощение процедур пересечения границ, а также международно согласованные нормы и стандарты также являются ключевыми факторами обеспечения взаимодействия и доступа.

8. С другой стороны, в крупных городах мира особую роль играют интеллектуальные транспортные системы (ИТС), обладающие достаточным потенциалом для того, чтобы революционизировать мобильность и трансформировать все ее аспекты – от способов передвижения и связи, которыми пользуются люди, до подходов к разработке транспортного законодательства и регламентированию транспортных средств. Так, автоматизация транспортных средств сулит многочисленные потенциальные выгоды, в числе которых следует отметить повышение безопасности, уменьшение воздействия на окружающую среду и расширение возможностей индивидуальной мобильности для большего числа людей. Вместе с тем, представления о проблемах автоматизации, сопутствующих трудностях и вероятности получения обещанных преимуществ, в частности в том, что касается самоуправляющихся автономных транспортных средств, являются пока весьма ограниченными.

9. Благодаря информационно-коммуникационным технологиям решения на базе ИТС обеспечивают взаимосвязь между объектами инфраструктуры, транспортными средствами и пользователями, оптимизируя тем самым управление транспортными потоками и мобильностью. Важно отметить, что ИТС существенно расширяют возможности интермодальности, представляя собой платформу для взаимодействия различных видов транспорта.

10. Однако внедрение этих решений на национальном и международном уровнях не может быть линейным. Только потому, что решения эффективны сами по себе, не означает, что они будут эффективно и результативно задействованы. Различные препятствия – от проблем со сбором данных до обеспечения финансирования и эксплуатационной совместимости – могут сдерживать или подрывать эффективное использование самых прогрессивных технологических достижений. Именно поэтому международное согласование играет столь важную роль при определении будущего мобильности и транспортного сектора. Огромные потенциальные возможности и преимущества ИТС могут быть задействованы только в

том случае, если соответствующие решения будут реализованы на основе международно согласованных подходов, причем как с точки зрения нормативной базы, так и основных параметров ее внедрения.

11. Ускорение темпов успешного внедрения инноваций в таких ключевых транспортных областях, как инфраструктура, транспортные средства и управление мобильностью будет способствовать повышению безопасности, эффективности и экологической устойчивости мобильности, а развитые и развивающиеся страны смогут сохранить и даже улучшить свои показатели экономического роста. Однако для того, чтобы внедрение инноваций оказалось действительно успешным, они должны эффективным образом вписываться в международно согласованные правовые рамки, что зачастую предполагает необходимость надлежащей адаптации и модернизации существующих международных механизмов. Это позволит полностью задействовать в процессе устойчивого развития транспорта потенциал транспортных инноваций и внести тем самым крупный вклад в реализацию воплощенной в ЦУР концепции в условиях быстрых глобальных изменений.

III. Роль Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в деле стимулирования и расширения возможностей взаимодействия и доступа и связанных с ними инноваций

12. Научно-технологические изменения и инновации в транспортном секторе послужили причиной новой волны преобразований транспортных норм и правил. Наиболее ярко эти изменения можно наблюдать на примере технологий транспортных средств, а также на примере того, как решения на базе ИТС приводят к формированию новых видов взаимодействия между инфраструктурой, транспортными средствами и пользователем. Быстрые темпы разработки национальных и региональных правил в области транспорта диктуют необходимость особенно оперативного согласования на международном уровне во избежание новых препятствий для международной торговли и транспорта. Вместе с тем укрепление политической приверженности делу устойчивого развития транспорта с уделением повышенного внимания его экологическим показателям, вопросам изменения климата и безопасности дорожного движения требует, чтобы значительная часть новых правил и норм разрабатывалась на основе многостороннего подхода. Эта политическая воля и технологический потенциал в области устойчивого развития транспортного сектора уже находят отражение в учащении пересмотров правовых инструментов – тенденции, которая в будущем, вероятно, станет еще более выраженной. Страны, которые еще не присоединились к основным транспортным конвенциям Организации Объединенных Наций, будут отставать и не смогут воспользоваться достигаемыми преимуществами, в результате чего между ними и теми ключевыми участниками из числа государств, которые их уже во многом опередили, будут возникать новые разрывы. Этот возможный новый дисбаланс, в основе которого и без того лежит глубокий разрыв на уровне регулирования между богатыми и бедными или развитыми и менее развитыми странами, необходимо предотвратить.

13. Говоря более предметно, КВТ играет важную роль в поддержке и поощрении взаимодействия между государствами-членами, а также между всеми странами мира путем осуществления разнообразных мероприятий в области внутреннего транспорта, подготовки широкого круга рекомендаций и стандартов по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям и реализации информационно-пропагандистских программ. КВТ содействует сокращению расходов на осуществление трансграничных деловых операций за счет повышения

эффективности международных грузовых перевозок путем осуществления Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП).

14. КВТ также поощряет и активизирует деятельность в области инновационных транспортных систем путем ведения стратегического диалога, связанного с его нормативно-аналитической деятельностью. КВТ задает направление дискуссиям о внедрении ИТС, например путем выпуска в 2012 году своей публикации «Интеллектуальные транспортные системы для устойчивой мобильности». Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств Комитета по внутреннему транспорту является основным органом, в рамках которого правительства обеспечивают согласованное внедрение новых технологий, предназначенных для повышения безопасности и экологичности транспортных средств, и достигается упрощение процедур международной торговли транспортными средствами. Например, в 2013 году были приняты Глобальные технические правила, касающиеся транспортных средств, работающих на водороде и топливных элементах, и в настоящее время осуществляется подготовка глобальных технических правил, касающихся безопасности электромобилей. Однако большую часть работы еще предстоит выполнить.

IV. Проект программы: сегмент, посвященный вопросам политики

«Инновации для устойчивого внутреннего транспорта с уделением особого внимания информационно-коммуникационным технологиям»

23 февраля 2016 года

11 ч. 00 м. – 17 ч. 30 м.

Зал заседаний XII

Дворец Наций, Женева

11 ч. 00 м. – *Открытие и приветственное слово*
11 ч. 20 м.

11 ч. 20 м. – *Заседание I: Всеобщий доступ: роль правительств в деле*
12 ч. 30 м. *всестороннего использования потенциала транспортных инноваций*

Два основных докладчика

Обсуждение

На этом заседании будет осуждаться вопрос всеобщего доступа. Особое внимание будет уделено налаживанию сообщения с отдаленными территориями, а также проблемам женщин, детей, лиц с ограниченными возможностями передвижения, пожилых людей и лиц, находящихся в уязвимом положении. Делегатам от правительств будет предоставлена возможность обменяться опытом и представить информацию о планах по достижению ЦУР 11.2.

12 ч. 30 м. – *Перерыв*
14 ч. 30 м.

14 ч. 30 м. – *Заседание II: Точка за точкой: взаимодействие и доступ для*
15 ч. 40 м. *расширения мобильности пассажиров в будущем*

Два основных докладчика

Обсуждение

Это заседание будет посвящено интеллектуальным решениям для управления мобильностью в условиях растущей плотности населения в городах, охватывающим общественный транспорт и индивидуальную мобильность на базе интеллектуальных технологий, с уделением особого внимания связанным с ними трудностям, ограничениям и вероятности получения обещанных преимуществ. Делегатам от правительств будет предоставлена возможность обменяться опытом.

15 ч. 40 м. – *Перерыв на кофе*
16 ч. 10 м.

16 ч. 10 м. – *Заседание III: Точка за точкой: взаимодействие и доступ –*
17 ч. 20 м. *аспект логистики*

Два основных докладчика

Обсуждение

Это заседание будет посвящено инновациям, направленным на облегчение торговли и оптимизацию автомобильных перевозок в рамках системы внутреннего транспорта и логистических операций, охватывающих различные виды транспорта.

Делегатам от правительств будет предоставлена возможность обменяться опытом.

17 ч. 20 м. – Выводы координатора обсуждения
17 ч. 30 м.
