|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Организация Объединенных Наций | ECE/TRANS/2019/6 |
| _unlogo | **Экономический и Социальный Совет** | Distr.: General7 December 2018RussianOriginal: English |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

**Восемьдесят первая сессия**

Женева, 19–22 февраля 2019 года

Пункт 4 d) i) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной политики:
Окружающая среда, изменение климата и транспорт:
Последующая деятельность КВТ в контексте
Повестки дня на период до 2030 года**

 Роль внутреннего транспорта в достижении целей устойчивого развития: обновленная информация о мониторинге осуществления

 Записка секретариата

|  |
| --- |
| *Резюме* |
|  В настоящем документе содержится информация об основных изменениях, касающихся мониторинга осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и достижения целей устойчивого развития. Существует три основных глобальных процесса и инициативы для отслеживания прогресса: цели и задачи в области устойчивого развития и соответствующие показатели, инициатива «Устойчивая мобильность для всех» (SUM4ALL) и инициатива по разработке добровольных глобальных целевых показателей эффективности и состояния безопасности дорожного движения. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) вносит непосредственный вклад во все эти три процесса в рамках своей нормативной, аналитической деятельности, деятельности по наращиванию потенциала и работы, связанной с вопросами политики.  |
|  В свете продолжающихся усилий по переориентации системы Организации Объединенных Наций для содействия эффективному достижению целей устойчивого развития роль КВТ в решении глобальных транспортных вопросов, в том числе в рамках его нормативной, аналитической деятельности, деятельности по наращиванию потенциала и работы, связанной с вопросами политики, приобретает еще большее значение. Комитет, возможно, пожелает **обсудить пути повышения** своей роли и расширения вклада в выполнение задач, касающихся транспорта, в контексте Повестки дня на период до 2030 года. |
|  |

 I. Повестка дня на период до 2030 года и роль устойчивого транспорта

1. В 2015 году мировые лидеры утвердили 17 целей устойчивого развития и 169 соответствующих задач на период до 2030 года, которые призваны помочь человечеству вновь встать на добродетельный путь устойчивого развития. Устойчивый транспорт и мобильность являются ключевыми элементами для достижения целей устойчивого развития, что становится очевидным при сопоставлении деятельности КВТ с целями. Кроме того, работа Комитета имеет прямое отношение к 14 из 17 целей устойчивого развития главным образом посредством правовых документов Организации Объединенных Наций и правил глобального и регионального географического охвата, относящихся к сфере его компетенции, через соответствующую аналитическую деятельность и деятельность по наращиванию потенциала, а также диалог по вопросам политики.

2. Возможность достижения целей устойчивого развития будет также в значительной мере определяться их практической реализацией для отслеживания прогресса. Важность отслеживания прогресса и установления целевых показателей результативности для выполнения задач, предусмотренных целями в области устойчивого развития, была подчеркнута в резолюции A/70/260 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, принятой в апреле 2016 года. В разделе II настоящего документа представлена обновленная информации о трех основных процессах для отслеживания прогресса, в которые Комитет вносит свой вклад.

 II. Обновленная информация о трех глобальных процессах и инициативах для отслеживания прогресса в деле достижения целей устойчивого развития, связанных с транспортом

3. В настоящее время существуют три основных глобальных процесса/инициативы по отслеживанию прогресса в реализации целей устойчивого развития, связанных с транспортом, в которых Комитет принимает непосредственное участие.

*Показатели достижения целей устойчивого развития*

4. Во-первых, отслеживание прогресса в достижении 17 целей устойчивого развития и соответствующих показателей координируется Департаментом по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ ООН), который выступает в качестве секретариата Межучрежденческой группы экспертов по показателям достижения целей в области устойчивого развития (МГЭП – Цели устойчивого развития).

5. Четыре показателя по трем целям устойчивого развития (3, 9 и 11) непосредственно связаны с работой КВТ. Комитет содействует мониторингу четырех показателей в качестве *учреждения-партнера*, публикует статистические данные, позволяющие напрямую измерять два показателя (3.6.1 и 9.1.2), и предоставляет информацию, касающуюся третьего показателя (11.2.1). Более подробную информацию о показателях и вкладе Комитета см. в приложении I.

*Устойчивая мобильность для всех (SUM4ALL)*

6. Второй крупной глобальной инициативой является инициатива «Устойчивая мобильность для всех» (SUM4ALL), осуществляемая Всемирным банком и рядом ключевых партнеров и включающая среди прочего разработку глобальной системы отслеживания.

7. SUM4ALL направлена на то, чтобы оказывать поддержку достижению связанных с транспортом целей устойчивого развития и отслеживать прогресс в достижении этих целей. Упор делается на четырех основных компонентах, которые определяют устойчивую мобильность в рамках SUM4ALL: всеобщий доступ, эффективность, безопасность, экологичность. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) вносит вклад в работу SUM4ALL в качестве соруководителя рабочих групп по вопросам эффективности и безопасности дорожного движения, которые поддерживают разработку Глобальной дорожной карты действий (ГДД), а также в качестве члена Руководящего комитета этой инициативы.

8. ГДД опирается на выводы глобального доклада по мобильности (ГДМ) за 2017 год и портал транспортных данных, разработанный в рамках SUM4ALL. Благодаря этим инструментам сформирован массив данных для оценки положения дел в странах с точки зрения осуществления четырех основных компонентов. ГДД – это первая международная попытка проанализировать четыре основных компонента на целостной и комплексной основе. К числу завершенных мероприятий в рамках этой инициативы относится подготовка первого ГДМ, составленного на основе материалов ЕЭК, которые вошли в главу, посвященную эффективности (координатор – ЕЭК).

*Добровольные глобальные целевые показатели и индикаторы эффективности и состояния безопасности дорожного движения*

9. Третья инициатива заключается в разработке и мониторинге добровольных глобальных целевых показателей эффективности и состояния безопасности дорожного движения. Признавая масштабы кризиса в области безопасности дорожного движения, в 2011 году Организация Объединенных Наций провозгласила Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения для уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в мире. В сентябре 2015 года амбициозные глобальные цели Десятилетия действий были подтверждены принятием целевых показателей 3.6 и 11.2 в области устойчивого развития. Процесс разработки добровольных глобальных целевых показателей эффективности и состояния безопасности дорожного движения состоит в том, чтобы дополнить соответствующие задачи, предусмотренные целями устойчивого развития. ЕЭК активно участвует в разработке и мониторинге этих целевых показателей. Перечень целевых показателей содержится в приложении II.

 III. Вывод: повышение роли Комитета в деле достижения целей устойчивого развития, связанных с транспортом

10. Комитет непосредственно участвует в крупных глобальных мероприятиях по отслеживанию прогресса в осуществлении целей устойчивого развития, связанных с транспортом. В рамках проводимого им в настоящее время стратегического обзора особое внимание уделяется достижению целей устойчивого развития. В целом работа КВТ и его вспомогательных органов непосредственно связана с 14 из 17 целей устойчивого развития. Тем не менее сохраняются серьезные пробелы с точки зрения потенциала и осуществления, которые необходимо преодолеть, с тем чтобы устойчивые транспортные системы и мобильность в полной мере играли свою роль в глобальных усилиях по обеспечению устойчивости.

11. С учетом этих соображений и продолжающегося обсуждения вопроса о переориентации системы развития Организации Объединенных Наций Комитет, возможно, пожелает предложить государствам-членам обеспечить решающую роль КВТ, его вспомогательных органов и секретариата ЕЭК/КВТ в деле мониторинга целей устойчивого развития и просить секретариат продолжать наращивать свой вклад в нынешние механизмы отслеживания целей устойчивого развития.

Приложение I

 Связанные с транспортом цели устойчивого развития, соответствующие задачи и показатели

 В марте 2016 года было разработано 230 показателей для оценки прогресса в деле достижения целей устойчивого развития. Впоследствии эти показатели были разбиты на три категории на основе наличия исходных данных:

* уровень I: концептуально четко оформленный показатель, имеются утвержденная методология и стандарты, а данные представляются странами на регулярной основе;
* уровень II: концептуально четко оформленный показатель, имеются утвержденная методология и стандарты, однако данные представляются странами не на регулярной основе;
* уровень III: показатель, в отношении которого утвержденная методология и стандарты отсутствуют либо методология/стандарты разрабатываются/ проходят испытания.

| *Цели, связанные с транспортом* |
| --- |
| **Цель 3.** **Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте** |
| ***3.6 К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий*** |
| *Показатель 3.6.1*: Число случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий*Возможное курирующее учреждение*:ВОЗ*Учреждения-партнеры*: ЕЭК*Уровень I* |
| *Обоснование участия КВТ*: КВТ является единственным форумом в системе Организации Объединенных Наций, который применяет комплексный подход к проблеме безопасности дорожного движения на основе нормотворческой деятельности, мероприятий по наращиванию потенциала и оказанию технической помощи, аналитической работы и диалога по вопросам политики, осуществляемых в следующих областях: |
| * правила дорожного движения;
 |
| * дорожные знаки и сигналы;
 |
| * дорожная инфраструктура;
 |
| * конструкция и периодический осмотр транспортных средств;
 |
| * периоды работы и отдыха профессиональных водителей;
 |
| * перевозка опасных грузов;
 |
| * мобилизация политической воли и ресурсов, включая поддержку работы Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.
 |
| КВТ занимается сбором и распространением среди государств – членов ЕЭК значительного объема статистической информации о безопасности дорожного движения, в том числе содержащейся в онлайновой статистической базе данных, и подготовкой таких статистических публикаций, как «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке» и «Инфокарты транспортной статистики». ЕЭК десятилетиями занимается сбором данных, связанных непосредственно с ДТП со смертельным исходом, как предусмотрено в этом показателе. Кроме того, в КВТ такие данные уже имеются, поэтому никаких исследований не требуется. |
| **Цель 9.** **Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям** |
| ***9.1 Развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благополучия людей, уделяя особое внимание обеспечению недорогого и равноправного доступа для всех*** |
| *Показатель 9.1.1*: Доля сельского населения, проживающего в пределах 2 км от всесезонных дорог*Возможное курирующее учреждение*: Всемирный банк*Учреждения-партнеры*: ЕЭК, ЮНЕП *Уровень*: III |
| *Показатель 9.1.2*: Объемы пассажирских и грузовых перевозок*Возможное курирующее учреждение*: ИКАО, Международный транспортный форум-ОЭСР*Учреждения-партнеры*: ЕЭК, ЮНЕП, ВПС*Уровень*: I |
| Через посредство WP.6 КВТ осуществляет сбор значительного количества данных по статистике транспорта с уделением особого внимания объемам пассажирских и грузовых перевозок в государствах – членах ЕЭК, которые вносятся в онлайновую статистическую базу данных, а к числу выпускаемых статистических публикаций относятся, в частности, «Бюллетень европейской и североамериканской статистики транспорта» и «Инфокарты транспортной статистики». ЕЭК десятилетиями занимается сбором и оценкой данных, связанных непосредственно с объемами пассажирских и грузовых перевозок, как предусмотрено в этом показателе. Кроме того, в КВТ такие данные уже имеются, поэтому никаких исследований не требуется.Кроме того, в рамках деятельности Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в области адаптации к изменениям климата КВТ подготовил стратегические рекомендации, нацеленные на повышение устойчивости систем международных перевозок в долгосрочной перспективе, и определил оптимальные примеры национальных стратегий, направленных на уменьшение уязвимости транспортных сетей, для правительств государств-членов, включая развивающиеся страны и страны, не имеющие выхода к морю, а также малые островные государства. |
| **Цель 11.** **Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и экологической устойчивости городов и населенных пунктов** |
| ***11.2 К 2030 году обеспечить доступ к безопасным, недорогим, доступным и устойчивым транспортным системам для всех благодаря повышению безопасности дорожного движения, в том числе за счет расширения сети общественного транспорта, уделяя при этом особое внимание потребностям лиц, находящихся в уязвимом положении, женщинам, детям, инвалидам и пожилым людям*** |
| *Показатель 11.2.1*: Доля населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту, в разбивке по полу, возрасту и наличию/отсутствию инвалидности*Возможное курирующее учреждение*: ООН-Хабитат*Учреждения-партнеры*: ЕЭК, ЮНЕП |
| *Уровень*: II |
| КВТ предоставляет информацию о передовой практике и стратегиях для создания устойчивых систем городского транспорта, т. е. систем, которые являются эффективными, взаимосвязанными, доступными по цене, безопасными и экологичными и обеспечивают более широкую мобильность и доступ для всех в условиях городской среды с высокой плотностью населения. |

Приложение II

 Индикаторы для добровольных глобальных целевых показателей в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг

| *Целевой показатель*[[1]](#footnote-1)  | *Добровольные глобальные индикаторы для добровольных глобальных целевых показателей*[[2]](#footnote-2) |
| --- | --- |
| **Целевой показатель 1**: к 2020 году все страны должны разработать всеобъемлющий многосекторальный национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения с обязательными по срокам целевыми показателями. | **Индикаторы для целевого показателя 1:**Число стран с опубликованным национальным планом действий, включающим регулярно обновляемые и обязательные по срокам целевые показатели сокращения смертности и травматизма Число стран, в которых имеется ведущее национальное агентство по координации, мониторингу, оценке и осуществлению многосекторального национального плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения |
| **Целевой показатель 2**: к 2030 году все страны должны присоединиться к одному или нескольким основным правовым документам ООН в области безопасности дорожного движения. | **Индикатор для целевого показателя 2:**Число стран, ратифицировавших один или несколько основных правовых документов ООН в области безопасности дорожного движения или присоединившихся к ним(Сноска: * Конвенция о дорожном движении 1949 года
* Конвенция о дорожном движении 1968 года
* Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года
* Соглашение 1958 года о правилах ООН, касающихся официального утверждения типа транспортных средств
* Соглашение о периодических технических осмотрах 1997 года
* Соглашение 1998 года о глобальных технических правилах ООН, касающихся конструкции транспортных средств
* Соглашение 1957 года о дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)
 |
| **Целевой показатель 3**: к 2030 году все новые дороги должны соответствовать техническим стандартам, касающимся всех участников дорожного движения и обеспечивающим безопасность дорожного движения, или рейтингу «три звезды» и выше. | **Индикаторы для целевого показателя 3:**Число стран, которые внедрили в отношении всех новых дорог технические стандарты, учитывающие безопасность всех участников дорожного движения или согласующиеся с соответствующими конвенциями ООН, и регулируют соблюдение таких стандартовЧисло стран, использующих систематические подходы к оценке/аудиту новых дорог  |
| **Целевой показатель 4**: к 2030 году более 75% перевозок по существующим дорогам должно осуществляться по дорогам, которые отвечают техническим стандартам для всех участников дорожного движения и обеспечивают безопасность дорожного движения. | **Индикаторы для целевого показателя 4:**Число стран, разработавших и реализующих план модернизации существующих дорог с учетом требований безопасности всех участников дорожного движенияЧисло стран, использующих систематические подходы к оценке/аудиту существующих дорог |
| **Целевой показатель 5**: к 2030 году 100% новых (определяемых как произведенные, проданные или импортируемые) и подержанных транспортных средств должны отвечать высоким стандартам безопасности, таким как рекомендованные приоритетные Правила ООН, Глобальные технические правила или эквивалентные признанные национальные эксплуатационные требования. | **Индикаторы для целевого показателя 5:** Число стран, применяющих высокие стандарты безопасности в отношении новых транспортных средств Число стран, использующих систематические подходы к оценке транспортных средствЧисло стран, применяющих высокие стандарты безопасности в отношении экспортируемых подержанных транспортных средств |
| **Целевой показатель 6**: к 2030 году вдвое сократить долю транспортных средств, превышающих установленное ограничение скорости, и добиться сокращения числа травм и случаев смерти, связанных с превышением установленного ограничения скорости. | **Индикаторы для целевого показателя 6:**Число стран, имеющих законодательство, устанавливающее надлежащие ограничения скорости и эффективные меры по обеспечению правоприменения Число стран, которые сократили вдвое долю транспортных средств, превышающих установленное ограничение скорости Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные системы данных о нарушениях скоростного режима, а также травматизме и смертности, связанных с превышением скорости Число стран, добившихся сокращения числа травм и случаев смерти, связанных с превышением скорости |
| **Целевой показатель 7**: к 2030 году увеличить долю мотоциклистов, правильно пользующихся стандартными шлемами, почти до 100%. | **Индикаторы для целевого показателя 7:**Число стран, имеющих законодательство, требующее от водителей мотоциклов носить правильно застегнутый шлем, отвечающий соответствующим стандартам (СНОСКА: например, Правилам № 22 ООН или эквивалентному национальному стандарту)Число стран, обеспечивающих эффективное соблюдение законодательства об использовании шлемовЧисло стран, применяющих правила о безопасности продаваемых шлемов для детей и взрослых Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные системы данных об использовании шлемов Число стран, в которых доля водителей мотоциклов, правильно пользующихся шлемами, приближается к 100% |
| **Целевой показатель 8**: к 2030 году увеличить долю водителей и пассажиров автотранспортных средств, использующих ремни безопасности или стандартные детские удерживающие системы, почти до 100%. | **Индикаторы для целевого показателя 8:**Число стран, имеющих и эффективно применяющих законодательство, требующее использования ремней безопасности всеми лицами, находящимися в автотранспортном средствеЧисло стран, имеющих и эффективно применяющих законодательство, требующее использования детских удерживающих систем, которые отвечают соответствующим стандартам (СНОСКА: например, Правилам № 44 или 129 ООН и Правилам № 145 ООН или эквивалентному национальному стандарту)Число стран, в которых доля всех водителей и пассажиров транспортных средств, пользующихся ремнями безопасности, приближается к 100%Число стран, в которых доля всех детей, находящихся в автотранспортном средстве и пользующихся стандартными детскими удерживающими системами, приближается к 100%Число стран, имеющих и эффективно применяющих правила, касающиеся безопасности продаваемых детских удерживающих систем Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные данные об использовании ремней безопасности, а также о надлежащем использовании детских удерживающих систем  |
| **Целевой показатель 9**: к 2030 году вдвое сократить число дорожно-транспортных происшествий и случаев смерти, связанных с употреблением водителями алкоголя, и/или добиться сокращения числа происшествий, связанных с другими психоактивными веществами.  | **Индикаторы для целевого показателя 9:**Число стран, имеющих соответствующее законодательство и эффективные правоприменительные механизмы по борьбе с вождением в нетрезвом состоянии и/или под воздействием других психоактивных веществ Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные системы данных о вождении в нетрезвом состоянии и/или под воздействием психоактивных веществ и связанных с этим случаях смерти и травмирования в результате дорожно-транспортных происшествийЧисло стран, вдвое сокративших число дорожно-транспортных происшествий и случаев смерти, связанных с вождением в нетрезвом состоянии и/или под воздействием других психоактивных веществ |
| **Целевой показатель 10**: к 2030 году все страны должны принять национальные законы, ограничивающие или запрещающие использование мобильных телефонов во время вождения. | **Индикаторы для целевого показателя 10:**Число стран, имеющих и эффективно применяющих законодательство об ограничении или запрещении использования мобильных телефонов во время вождения Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные системы данных об использовании мобильных телефонов во время вождения  |
| **Целевой показатель 11**: к 2030 году все страны должны ввести в действие правила в отношении продолжительности работы и отдыха профессиональных водителей и/или присоединиться к международным/региональным правилам в этой области. | **Индикаторы для целевого показателя 11:**Число стран, присоединившихся к международным/региональным правилам в отношении продолжительности работы и отдыха профессиональных водителейЧисло стран, в которых имеются и эффективно применяются нормативные правила в отношении продолжительности работы и отдыха профессиональных водителей и проводятся соответствующие проверки  |
| **Целевой показатель 12**: к 2030 году все страны должны установить и достичь национальные целевые показатели, с тем чтобы свести к минимуму временной интервал между дорожно-транспортным происшествием и оказанием первой профессиональной неотложной помощи. | **Индикаторы для целевого показателя 12:**Число стран, достигших национальных целевых показателей в отношении временного интервала между дорожно-транспортным происшествием, приведшим к серьезным травмам, и оказанием первой профессиональной неотложной помощи Число стран, назначивших учреждения для эффективной координации деятельности служб экстренной медицинской помощи до госпитализации и в медицинских учреждениях |

1. Утверждены на совещании государств-членов для доработки добровольных глобальных целевых показателей в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг (Женева, 20 и 21 ноября 2017 года). См. приложение к докладу о работе совещания, размещенному по адресу [www.who.int/violence\_injury\_prevention/
road\_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states-Annex.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states-Annex.pdf?ua=1). [↑](#footnote-ref-1)
2. Приведенные здесь показатели официально не приняты. Документ приводится в том виде, в каком он был представлен на экране в пятницу, 23 февраля 2018 года, в 14 ч 30 мин в ходе неофициальных консультаций государств-членов, созванных ВОЗ (для рассылки). [↑](#footnote-ref-2)