



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

Женева, 23–26 февраля 2016 года

Пункт 4 d) i) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной политики:**окружающая среда, изменение климата и транспорт –****Последующая деятельность КВТ в контексте «Рио+20»****и повестки дня в области развития на период до 2030 года****Устойчивый транспорт в контексте повестки дня
на период до 2030 года и целей устойчивого развития****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе содержится информация об основных изменениях, касающихся роли устойчивого транспорта в контексте недавно принятой повестки дня для устойчивого развития на период до 2030 года и целей в области устойчивого развития.

С учетом роли КВТ в решении глобальных транспортных вопросов, в том числе посредством правовых документов Организации Объединенных Наций и находящихся в ведении Комитета правил глобального и регионального географического охвата, а также в свете соответствующей аналитической деятельности, мероприятий по наращиванию потенциала и проводимого им диалога по вопросам политики КВТ, возможно, пожелает **обсудить пути повышения** своей роли и **расширения** вклада в выполнение задач, связанных с транспортом, в контексте повестки дня на период до 2030 года.



I. Политический контекст: повестка дня на период до 2030 года

1. 27 сентября 2015 года лидеры страны мира, собравшиеся на саммите Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, выразили свою решимость предпринять смелые реформаторские шаги, которые настоятельно необходимы для того, чтобы вывести мир на траекторию устойчивого и жизнестойкого развития.
2. Для этого они утвердили 17 целей в области устойчивого развития и 169 соответствующих задач на период до 2030 года, которые призваны помочь человечеству вновь встать на добродетельный путь устойчивого развития.

II. Практическая реализация повестки дня на период до 2030 года

3. Масштабность и амбициозность этой новой универсальной повестки дня таковы, что ее успех будет во многом зависеть от ее практической реализации, которая неизбежно повлечет за собой необходимость доработки показателей для оценки прогресса в деле достижения ЦУР.
4. Эту деятельность возглавляет Статистическая комиссия Организации Объединенных Наций (СКООН), которая намерена утвердить рамочную систему оценочных показателей на своей следующей сессии в марте 2016 года. Широко распространено мнение, что последующая деятельность в контексте повестки дня в области развития на период после 2015 года должна иметь прочную фактологическую основу. В этом состоит один из уроков, извлеченных в процессе реализации целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия (ЦРДТ).
5. Следующий этап практической реализации повестки дня на период до 2030 года состоит в разработке перечня показателей для оценки прогресса в деле достижения ЦУР и выполнения соответствующих задач; эту деятельность взяла на себя Межучрежденческая группа экспертов по показателям ЦУР (МГЭП-ЦУР). На сегодняшний день этот перечень включает свыше 220 показателей: 165 уже согласованы, а остальные обсуждаются.
6. Комплексные требования, связанные с новой повесткой дня в области развития, также создают серьезные трудности с точки зрения статистических систем и их потенциала. Поэтому необходимо предпринять значительные усилия по созданию и расширению статистического потенциала для мониторинга внедрения рамочной основы на период после 2015 года.
7. Что касается статистики, то через свою подпрограмму по статистике ЕЭК ООН продолжает принимать активное участие в разработке статистической основы для мониторинга достижения ЦУР в качестве члена Межучрежденческой группы экспертов по показателям ЦУР (МГЭП-ЦУР) и Группы товарищей Председателя СБ ООН по вопросам более широких показателей оценки прогресса.
8. Кроме того, Рабочая группа КВТ по статистике транспорта (WP.6) является межправительственным органом, занимающимся разработкой надлежащих методологий и терминологии для согласования транспортной статистики, а также сбором данных по вопросам транспорта, в том числе о дорожной безопасности, среди государств-членов и распространением таких данных. Так, в 2015 году документы по статистике транспорта ЕЭК ООН и статистике безопасности дорожного движения ЕЭК ООН были опубликованы в электронном формате на всех

трех языках Комиссии. Эта деятельность вполне может стать частью мониторинга реализации связанных с транспортом ЦУР и задач и послужить вкладом в этот процесс.

9. Кроме того, ЕЭК ООН через свою подпрограмму по транспорту принимает участие в деятельности Технической рабочей группы ООН, которая обеспечивает поддержку Консультативной группы высокого уровня по устойчивому транспорту, сформированной Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций и также участвующей в обсуждениях.

10. Каков следующий шаг? Порядка 220 показателей будут включены в перечень, который будет представлен на утверждение СБ ООН. Обсуждение открытых вопросов продолжится с декабря 2015 года по февраль 2016 года. Окончательные решения по показателям, которые еще предстоит согласовать, найдут отражение в справочном документе для СБ ООН. Ожидается, что СБ ООН утвердит полный перечень показателей в марте 2016 года, после чего в апреле 2016 года он будет передан для принятия ЭКОСОС, а в сентябре 2016 года – Генеральной Ассамблее.

III. Реализация ЦУР и роль КВТ и его вспомогательных органов

11. То, что поддается оценке, доводится до конца. Таким образом, важная роль отводится механизму мониторинга достижения ЦУР. Начались обсуждения, касающиеся механизма осуществления последующей деятельности и обзора для повестки дня в области развития на период после 2015 года. Ключевой вопрос в этой связи состоит в следующем: какой вклад участники на национальном, региональном и глобальном уровнях могут внести в создание механизма мониторинга и обзора, и как эти уровни могут быть связаны между собой? Компонент мониторинга в рамках этого механизма понимается как процесс отслеживания прогресса в деле реализации целей и задач на основе данных и показателей. Под компонентом же обзора в рамках указанного механизма понимается процесс анализа тенденций и их причин, выявления недостатков стратегий и вынесения рекомендаций по повышению эффективности реализации ЦУР на основе надлежащего мониторинга и фактологической базы.

12. Мониторинг является лишь одним из аспектов процесса преобразований. Он не заменяет мер, направленных на достижение намеченных целей. В будущем странам будет требоваться все больше поддержки в достижении ЦУР. Поэтому крайне важно претворить глобальные ЦУР в конкретные меры, которые положительно скажутся на жизни людей. Такая практическая реализация может осуществляться только посредством разработки стратегических рекомендаций, правил, руководящих принципов и правовых документов, которые предусматривают конкретные действия и содействуют становлению на путь устойчивого развития, в том числе в сфере транспорта и мобильности.

13. Какую роль может сыграть КВТ в поддержке устойчивого развития транспорта и мобильности?

а) Может ли КВТ внести вклад в мониторинг достижений в процессе реализации ЦУР? Обзор осуществления может проводиться по линии различных механизмов, например КВТ в качестве одного из секторальных комитетов ЕЭК ООН либо договорных органов юридически обязательных документов. Поскольку КВТ является единственным органом Организации Объединенных Наций, который занимается всем спектром вопросов внутреннего транспорта, и выступает одним из главных органов, в ведении которых находятся конвенции Организации

Объединенных Наций по внутреннему транспорту, правила в области транспортных средств и правила перевозки опасных грузов, на Комитет закономерно падает выбор в качестве координатора обзора связанных с транспортом целей, включенных в ряд предлагаемых ЦУР. Если выбор будет сделан в пользу КВТ, то рабочая нагрузка секретариата значительно увеличится, что потребует создания соответствующего дополнительного количества должностей в Отделе транспорта. В то же время может быть принято решение не привлекать КВТ и Отдел устойчивого развития транспорта к участию в процессе мониторинга.

б) Следует ли сосредоточить внимание на поддержке реализации ЦУР посредством осуществления аналитической деятельности и мероприятий по наращиванию потенциала, а также ведения стратегического диалога? Благодаря проводимой им аналитической работе глобальной значимости, широкому кругу мероприятий по наращиванию потенциала, стратегическим аналитическим инструментам и сегменту по вопросам политики в рамках своей ежегодной сессии КВТ обеспечивает ресурсы, инструменты и механизмы, которые могут служить катализатором более обстоятельного и предметного стратегического диалога на уровне руководителей директивных органов из числа представителей правительств, деловых и научных кругов.

14. Кроме того, согласованные к настоящему времени показатели могут быть не самыми оптимальными или полными, по крайней мере применительно к транспорту. Здесь следует отметить, что хотя большинство целей в той или иной мере связаны с транспортом, соответствующие показатели не всегда являются для него актуальными. Например, одним из аспектов правил перевозки опасных грузов является предотвращение загрязнения водной среды. Критерии охватывают: i) вещества, представляющие опасность для водной среды, и особые требования к их упаковке и маркировке; ii) конструкцию и эксплуатацию транспортных средств и используемых во внутреннем судоходстве танкеров для нефти и химических продуктов в целях предотвращения утечки этих веществ в пресноводные водоемы и реки во время перевозки. Наша работа является весьма актуальной в контексте задач 3.9¹ и 6.3², однако лишь косвенно соотносится с согласованными показателями.

15. В нижеследующей таблице перечислены ЦУР и задачи, показатели реализации которых непосредственным образом связаны с работой КВТ и его вспомогательных органов.

16. В целом, с учетом уникальной роли КВТ в решении глобальных транспортных вопросов, в том числе посредством правовых документов Организации Объединенных Наций и находящихся в его ведении правил, Комитет, возможно, пожелает рассмотреть возможные варианты и пути укрепления своей роли в деле реализации связанных с транспортом ЦУР и соответствующих задач в контексте повестки дня на период до 2030 года, включая те задачи, показатели выполнения которых не соотносятся с работой Комитета и не отражают ее важность.

¹ К 2030 году существенно сократить количество случаев смерти и заболевания в результате воздействия опасных химических веществ и загрязнения и отравления воздуха, воды и почв.

² К 2030 году повысить качество воды посредством уменьшения загрязнения, ликвидации сброса отходов и сведения к минимуму выбросов опасных химических веществ и материалов, сокращения вдвое доли неочищенных сточных вод и значительного увеличения масштабов рециркуляции и безопасного повторного использования сточных вод во всем мире.

Таблица
**Связанные с транспортом цели в области устойчивого развития,
 соответствующие задачи и показатели**

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 число случаев смерти и травм в мире в результате дорожно-транспортных происшествий

Показатель: Число случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий на 100 000 человек (стандартизированный по возрасту)

Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН является единственным форумом 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, охватывающих следующие аспекты:

- правила дорожного движения;
- дорожные знаки и сигналы;
- дорожная инфраструктура;
- конструкция и периодический осмотр транспортных средств;
- периоды работы и отдыха профессиональных водителей;
- опасные грузы;
- мобилизация политической воли и ресурсов, включая поддержку работы Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения.

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 1: Доля сельского населения, проживающего в пределах 2 км от всепогодных дорог

Показатель 2: Объемы пассажирских и грузовых перевозок

По линии деятельности Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в области адаптации к изменениям климата КВТ осуществляет подготовку стратегических рекомендаций, нацеленных на повышение устойчивости систем международных перевозок в долгосрочной перспективе, и подбирает 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.

Цели, связанные с транспортом

Цель 11. Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости и 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

Исходный показатель: доля населения, которая имеет доступ к пункту остановки общественного транспорта в пределах 0,5 км

Предложенное изменение/альтернативный показатель или дополнительный показатель: доля населения, которая имеет удобный доступ к общественному транспорту [**примечание: согласовано**]

КВТ предоставляет информацию о примерах передовой практики 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.

Цель 13. Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями

13.2 Включить меры реагирования на изменение климата в политику, стратегии и планирование на национальном уровне

Исходный показатель: число стран, которые официально сообщили о внедрении комплексных стратегий развития, сопряженного с низким уровнем выбросов углерода, устойчивого к изменению климата и ориентированного на уменьшение риска стихийных бедствий (например, план национальной адаптации, национальные стратегии и меры для содействия переходу к использованию экологичных материалов и технологий) [**примечание: соглашение не достигнуто**]

КВТ и его вспомогательные органы служат форумом для обмена передовым опытом и выработки стратегических рекомендаций по адаптации систем внутреннего транспорта (с тем чтобы они выдерживали и позволяли уменьшить последствия изменения климата), а также предложения обоснованных стратегических решений для смягчения последствий изменения климата посредством разработки соответствующих инструментов. Например, ForFITS представляет собой инструмент, позволяющий правительствам принимать обоснованные решения при выборе наиболее эффективных стратегий создания транспортных систем с низкими уровнями выбросов CO₂.
