



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

Женева, 26–28 февраля 2013 года

Пункт 5 b) (i) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной политики:**Изменения климата и транспорт –****Последующая деятельность КВТ в контексте "РИО+20"****Последующая деятельность КВТ в контексте
"Рио+20" и новые изменения в области транспорта****Записка секретариата**

1. В качестве конкретных целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия (ЦРДТ), транспортные вопросы не фигурируют, однако актуальность транспорта с точки зрения достижения некоторых из ЦРДТ не вызывает никаких сомнений; речь идет о ликвидации нищеты (доступе к рынкам и рабочим местам), образовании (доступе к школам), охране здоровья матери и ребенка (доступе к медицинскому обслуживанию), экологической устойчивости, безопасности дорожного движения и т.д. Без обеспечения адекватного и приемлемого доступа к транспортным услугам для всех достижение большинства из ЦРДТ едва ли будет вероятным. В контексте недавно проведенного ЕЭК ООН исследования "Транспорт для устойчивого развития" была произведена оценка всех трех компонентов устойчивости, а именно экономического, социального и экологического.

2. Есть основания считать, что в транспортном сообществе существует растущий консенсус по поводу включения вопроса об экологически безопасном транспорте в качестве одной из дополнительных приоритетных областей в раздел, посвященный "зеленой экономике", а также отражения темы "Экологически безопасный транспорт" в рамках одной из будущих целей устойчивого развития (ЦУР), если правительства решат установить ЦУР в период после достижения ЦРДТ¹. Намерение включить цель устойчивого развития по транспорту

¹ Основное внимание в соглашении по ЦРДТ сосредоточено на оказании помощи развивающимся странам. ЦУР в настоящее время рассматриваются применительно ко всем странам.

было поддержано Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН на его недавней сессии, состоявшейся в феврале 2012 года.

3. Включение темы "Экологически безопасный транспорт" в качестве одного из приоритетов в главу V "Рамочная программа действий и последующие меры" Итогового документа Рио-де-Жанейро, озаглавленного "Будущее, которого мы хотим", способствовало определению роли конференции "Рио+20" в качестве одного из кардинальных событий, позволяющих повысить значение экологически безопасного транспорта и обеспечить уделение первостепенного внимания этой задаче.

4. В тексте, принятом в рамках заключительного документа Рио-де-Жанейро, содержится следующий раздел по экологически безопасному транспорту: "Мы отмечаем, что транспорт и мобильность имеют крайне важное значение для устойчивого развития. Экологически безопасный транспорт может способствовать экономическому росту и повышению доступности. Такой экологически безопасный транспорт обеспечивает более высокий уровень интеграции экономики и при этом дает возможность сохранять окружающую среду. Мы признаем важность эффективного передвижения людей и товаров и доступа к экологически рациональным, безопасным и доступным в плане цен видам транспорта в качестве одного из факторов повышения уровня социальной справедливости, улучшения здоровья людей, обеспечения устойчивости городов, налаживания связей между городскими и сельскими районами и повышения производительности в сельских районах. В этом контексте мы учитываем фактор безопасности дорожного движения в качестве одной из составляющих наших усилий, направленных на обеспечение устойчивого развития. Мы поддерживаем разработку устойчивых транспортных систем, включая энергоэффективные системы смешанных перевозок, в частности системы общественного транспорта, создание экологически чистых видов топлива и автотранспортных средств, а также усовершенствованных транспортных систем в сельских районах. Мы признаем необходимость содействия применению комплексного подхода к выработке на национальном, региональном и местном уровнях политики в отношении транспортных услуг и систем в целях содействия устойчивому развитию. Мы также признаем, что при создании устойчивых систем транзитных перевозок необходимо учитывать особые потребности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита в области развития. Мы принимаем во внимание необходимость оказания развивающимся странам международной поддержки в этой области².

5. Ранее в нынешнем году Генеральный секретарь Пан Ги Мун объявил, что в рамках его программы действий на второй пятилетний срок он хотел бы обеспечить достижение консенсуса относительно рамок устойчивого развития в период после 2015 года, включая определение нового поколения целей устойчивого развития, использование в качестве основы ЦРДТ и подготовку в общих чертах соответствующей дорожной карты для рассмотрения государствами-членами. К этому относится также мобилизация системы Организации Объединенных Наций на поддержку глобальных, региональных и национальных стратегий рассмотрения основных элементов устойчивого развития. Речь идет об а) энергоресурсах, б) снабжении продовольствием и организации питания, с) обеспеченности водой, d) мировом океане и e) транспорте. Экологически безопасный транспорт был определен в качестве одного из ключевых элементов. В своей программе действий Генеральный секретарь призывает Организа-

² A/RES/66/288.

цию Объединенных Наций "созвать поставщиков услуг авиационных, морских, паромных, железнодорожных, автомобильных перевозок и городского общественного транспорта наряду с представителями правительств и инвесторов, с тем чтобы разработать и принять решения по рекомендациям в целях создания более устойчивых транспортных систем, которые могли бы решать обостряющиеся проблемы перегруженности транспорта и загрязнения во всем мире, особенно в городских районах".

6. Включение темы, посвященной транспорту, в пятилетнюю программу действий является одним из важных шагов на пути к стимулированию экологически безопасных перевозок, и можно надеяться, что это поможет повысить руководящую роль организаций системы Организации Объединенных Наций в области обеспечения экологически безопасного транспорта. Это может способствовать также повышению значения экологически безопасного транспорта в рамках всего процесса "Рио+20".

7. Департамент Организации Объединенных Наций по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ ООН) возглавил усилия по координации действий в рамках этого плана и сформировал соответствующую техническую рабочую группу для подготовки предложений для Генерального секретаря о наиболее эффективных способах созыва сторон, заинтересованных в обеспечении экологически безопасных перевозок, и вынесения рекомендаций относительно результатов данного процесса. Наряду с соответствующими органами Организации Объединенных Наций и другими международными организациями государства – члены Организации Объединенных Наций представлены в этой технической рабочей группе теми странами, которые играют выдающуюся роль в развитии экологически безопасного транспорта, увязывающего национальные устремления в области развития с программой действий Генерального секретаря.

8. Основной упор в этой работе сделан на внутреннем транспорте, причем на более позднем этапе планируется провести особое мероприятие для рассмотрения проблем международных автомобильных, железнодорожных и интермодальных перевозок. Первое подготовительное совещание этой технической рабочей группы состоялось 7 и 8 июня 2012 года, а второе совещание – 29 и 30 октября 2012 года в Нью-Йорке.

9. Отдел транспорта ЕЭК ООН обслуживает Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) и Комитет экспертов ЭКОСОС по перевозке опасных грузов и Согласованной на глобальном уровне системе классификации опасности и маркировки химической продукции в течение уже более 60 лет. Это единственный орган Секретариата Организации Объединенных Наций, который накопил столь продолжительный опыт и обладает столь разносторонними специальными знаниями, позволяющими решать многочисленные задачи, стоящие перед внутренним транспортом. КВТ – это единственный в своем роде орган, специализирующийся по тематике внутреннего транспорта. Соглашения и конвенции в области международного транспорта, разработанные под эгидой ЕЭК ООН, либо с самого начала обеспечивались глобальным мандатом (например, в области безопасности дорожного движения), либо с течением времени приобрели глобальную актуальность, так как во многих случаях к числу их договаривающихся сторон в настоящее время относятся государства – члены ООН всего мира. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) ЕЭК ООН сформировал межправительственную структуру для решения проблем, связанным с развитием экологически безопасных перевозок, и наиболее эффективного реагирования на них. Располагая целым рядом таких политических и институциональных механизмов координации, КВТ надлежащим образом подготовлен для выполнения бу-

душих задач по развитию экологически более безопасных перевозок во всех странах.

10. Таким образом, само собой разумеется, что ЕЭК ООН играет более значительную роль в подготовке и организации мероприятия, предусмотренного в программе действий Генерального секретаря. Мы считаем, что с учетом давно установившегося сотрудничества с правительствами, обширного опыта организации международных совещаний по транспорту на уровне министров и высоком уровне, контактов с международными организациями, международными финансовыми учреждениями, а также поставщиками услуг по железнодорожным, автомобильным перевозкам и перевозкам на городском общественном транспорте КВТ способен оказать поддержку в выполнении рекомендаций, предусмотренных программой действий Генерального секретаря. Вместе с тем характерные аспекты транспарентности и узнаваемости не во всех случаях соответствуют той единственной в своем роде деятельности, которая проводится в рамках либо ООН, либо ее государств-членов.

11. В записке Генерального секретаря, озаглавленной "Жизнеспособная планета жизнеспособных людей: будущее, которое мы выбираем", Группа высокого уровня по глобальной устойчивости вынесла 56 рекомендаций для мирового сообщества. Рекомендация 48 призывает правительства договориться о формулировании комплекса основных всеобщих целей в области устойчивого развития, охватывающего все три компонента устойчивого развития и учитывающего их взаимосвязанный характер. Эти цели должны стимулировать индивидуальные и коллективные усилия и дополнять цели в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия, причем с учетом тех задач, которые будут сформулированы после 2015 года. Генеральному секретарю следует создать экспертный механизм для формулирования и доработки этих целей до их утверждения государствами – членами Организации Объединенных Наций. В более конкретном плане Группа рекомендует при определении целей устойчивого развития использовать в качестве основы следующие принципы:

- универсальный характер и охват задач, стоящих перед всеми странами, а не только перед развивающимися;
- выражение в целом согласованной глобальной стратегии устойчивого развития;
- охват ряда ключевых областей, неполностью охваченных целями в области развития, сформулированными в Декларации тысячелетия, таких как продовольственная безопасность, обеспеченность водой, энергоресурсы, трудоустройство с учетом экологических факторов, достойная работа и социальная интеграция, рациональные модели потребления и производства, экологичное ведение городского хозяйства, изменение климата, биологическое разнообразие и Мировой океан, а также уменьшение опасности бедствий и обеспечение жизнеспособности;
- комплексный характер, т.е. отражение в равной степени экономических, социальных и экологических аспектов устойчивого развития и взаимосвязь между ними;
- включение опорных показателей на ближайшую перспективу при общей нацеленности на долгосрочную перспективу с окончательным сроком, возможно, в 2030 году;

- участие всех заинтересованных субъектов в осуществлении и мобилизации ресурсов, включая местные общины, гражданское общество, частный сектор и правительство;
- текущий контроль и целевые показатели в абсолютном выражении для влияния на направление политики в целях определения результатов развития и учет различных приоритетов развития и специфики разных стран и регионов;
- возможность изменения целей с учетом эволюции научных знаний.

12. Если ЦУР по транспорту будет определена таким образом, чтобы она соответствовала рекомендациям, изложенным Группой высокого уровня по глобальной устойчивости, и будет в достаточной степени одобрена правительствами, то включение ЦУР по транспорту ознаменует собой всеобщее признание важной связи между задачами по обеспечению экологически безопасных перевозок, развитию "зеленой экономики" и борьбе с нищетой, а также тем обстоятельством, что экологически безопасный транспорт относится к числу целей устойчивого развития, являясь их неотъемлемым элементом.

13. Однако для этого требуется тесная координация между транспортным сообществом (министерствами транспорта) и министерствами иностранных дел всех стран ЕЭК ООН. Как группа открытого состава Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций по целям устойчивого развития, так и Группа видных деятелей высокого уровня по разработке повестки дня в области развития после 2015 года будут состоять из дипломатов, представляющих страны-члены. Им, может быть, и неизвестно о наличии полного консенсуса в отношении поддержки усилий по включению транспорта в число целей устойчивого развития на период после 2015 года, поэтому министерствам транспорта, а также представителям гражданского общества, академических и деловых кругов, возможно, потребуется активизировать усилия по стимулированию изучения и одобрению транспортного компонента.

14. Цель настоящего документа состоит в том, чтобы: i) проинформировать КВТ об изменениях в контексте "Рио+20", связанных с транспортом; ii) призвать к оказанию непрерывной и подтвержденной поддержки в деле постановки ЦУР по транспорту; и iii) просить указаний для секретариата относительно той роли, которую КВТ, возможно, пожелает сыграть в деле подготовки глобального совещания высокого уровня по транспорту, которое должно быть созвано Генеральным секретарем.