



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят шестая сессия

Женева, 25–27 февраля 2014 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**"Инновации для устойчивого внутреннего
транспорта и устойчивой мобильности"**

Концептуальная записка и проект программы для сегмента, посвященного вопросам политики

"Инновации для устойчивого внутреннего транспорта и устойчивой мобильности"

Записка секретариата

Резюме

В настоящем документе излагаются основные идеи, определившие выбор темы для сегмента, посвященного вопросам политики, на семьдесят шестой сессии Комитета по внутреннему транспорту, в рамках которого основное внимание будет уделено инновациям для устойчивого внутреннего транспорта и устойчивой мобильности с упором на экономическую, социальную и экологическую устойчивость. Комитет, возможно, пожелает отметить, что Бюро на своем заседании в июне 2013 года приняло решение о том, что в первый день семьдесят шестой сессии Комитета утреннее заседание должно быть посвящено обсуждению вопроса об устойчивом развитии транспорта.

I. Предпосылки с точки зрения политики

1. Значение транспорта и мобильности для устойчивого развития было официально признано в итоговом документе Конференции Организации Объ-

GE.13-26431 (R) 300114 300114



* 1 3 2 6 4 3 1 *

Просьба отправить на вторичную переработку



диненных Наций по устойчивому развитию в Рио-де-Жанейро ("Рио+20"), который содержит специальную главу по транспорту. Наличие в указанном итоговом документе прямой ссылки на транспорт отражает тот факт, что актуальность транспорта для устойчивого развития не вызывает сомнений. Он 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 межправительственным органом, специализирующимся на внутреннем транспорте, и в этом качестве он может способствовать глобальной дискуссии и формированию консенсуса в отношении важной роли данного сектора в обеспечении устойчивого развития. В силу этого, темой сегмента, посвященного вопросам политики ("круглый стол"), на семьдесят шестой сессии Комитета станет устойчивое развитие и транспорт.

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

3. Транспорт является ключевым сектором экономики с точки зрения вклада в ВВП (в общемировом масштабе на транспорт приходится 3–10% странового ВВП) и в виде источника занятости (как непосредственно – через транспортных операторов, так и косвенно – через строительные компании и предприятия автомобильной промышленности). Кроме того, транспорт выступает в качестве важного фактора в плане обеспечения доступа к рынкам и функционирования цепочек поставок для экспорта и импорта. Таким образом, он имеет большое значение для достижения социального прогресса, включая смягчение остроты проблемы нищеты, и, следовательно, для достижения "Будущего, которого мы хотим". В качестве ключевого фактора социальной интеграции транспорт обеспечивает доступ к работе, здравоохранению, образованию и другим общественно значимым услугам. Вместе с тем, транспорт далеко выходит за рамки простого фактора: в качестве ключевого сектора экономики он сам по себе является источником доходов и занятости. И хотя достоверные статистические данные о числе занятых в транспортном секторе по миру в целом отсутствуют, в 27 странах Европейского союза в 2010 году в указанном секторе было занято около 11 млн. человек, при этом общемировая занятость в общественном транспорте составляла около 13 млн. человек. Такие другие важные отрасли экономики, как торговля и туризм, которые также необходимы для экономического роста, полностью зависят от хорошо функционирующего и эффективно управляемого транспорта.

4. В развивающихся странах наблюдается быстрый рост городов; данный динамичный процесс сопровождается увеличением численности среднего класса в общемировом масштабе. Вызванное этим быстрое повышение спроса на грузовые транспортные средства и средства, обеспечивающие личную мобильность, ведет к увеличению числа автомобилей в частной собственности и масштабов их эксплуатации: согласно прогнозам, в странах, не входящих в ОЭСР, размеры автомобильного парка в ближайшие 20 лет удвоятся или даже утроятся. Без инновационной транспортной политики масштабы индивидуального использования автомобиля будут продолжать расти со всеми негативными последствиями, такими как перегруженность дорог, загрязнение окружающей

среды, повышение рисков с точки зрения безопасности и т.д. В ответ на призыв в срочном порядке приступить к созданию устойчивых транспортных систем развитые страны внедряют, хотя и не так быстро, экономические инструменты, которые либо ограничивают использование частных транспортных средств, например в виде взимания платы за въезд в места скопления автомобильного транспорта, либо стимулируют спрос на новые технологии, например путем освобождения от уплаты налога на транспортные средства с нулевым или низким уровнем выбросов или субсидирования приобретения таких средств.

5. В странах с переходной экономикой до сих пор существуют большие группы населения, которые не имеют доступа к недорогим средствам мобильности и транспортным услугам только из-за того, что транспортная политика и инвестиции не отвечают интересам развития общественного транспорта и не предусматривают обеспечение доступа к транспортным услугам в первую очередь для сельского населения. В более общем плане, по-прежнему весьма велико число стран, предприятия которых не способны конкурировать на мировых рынках по причине отсутствия выхода к морю и малой пропускной способности транзитных участков и пунктов пересечения границы.

6. Несмотря на технологические инновации, транспорт по-прежнему потребляет большое количество ископаемого топлива, что ведет к увеличению его негативного внешнего воздействия, например в виде локального и глобального загрязнения воздуха. Масштабы выбросов парниковых газов в транспортном секторе увеличиваются быстрее, чем в любом другом секторе; по оценкам, к 2050 году на них будет приходиться одна треть всего объема связанных с энергоносителями выбросов CO₂ (МЭА, 2012 год). Наряду с этим, перегруженность дорог отрицательно влияет на благосостояние и производительность труда жителей многих городов во всех регионах мира. Кроме того, особое беспокойство вызывают дорожные аварии и другие виды несчастных случаев на транспорте. Чрезмерно быстрая автомобилизация во всем мире привела к недопустимому повышению уровня смертности и травматизма на дорогах.

7. Ускорение темпов внедрения инноваций в таких ключевых транспортных областях, как инфраструктура, транспортные средства и управление мобильностью позволит развитым и развивающимся странам сохранить и даже улучшить свои показатели экономического роста при одновременном повышении уровня безопасности, эффективности и экологической устойчивости мобильности. Инновации могут способствовать достижению всех этих целей и изменить порядок управления транспортным сектором в целом, не препятствуя при этом повышению экономической конкурентоспособности стран за счет развития данного сектора.

III. Ключевые аспекты устойчивого транспорта с точки зрения ЕЭК ООН и Комитета по внутреннему транспорту

8. С учетом вышесказанного, необходимо отметить, что важнейшие базовые параметры социальных, экономических и экологических основ устойчивого транспорта были изложены в документе ЕЭК ООН "Транспорт в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН" на основе принципов расширения доступа, повышения экономической доступности, обеспечения безопасности, защиты и экологической устойчивости. В настоящее время готовится обновлен-

ный вариант этого документа с целью поддержать обсуждение в рамках сегмента, посвященного вопросам политики, КВТ и на других форумах.

9. 2014 году для сегмента, посвященного вопросам политики, КВТ была выбрана тема "Инновации для устойчивого внутреннего транспорта и устойчивой мобильности". Сегмент, посвященный вопросам политики, призван стимулировать обсуждение с привлечением всех участников. Таким образом, предусматривается организация только двух групповых обсуждений – по инновациям в инфраструктуре и транспортным технологиям, а также по инициативам в области управления сектором и современной организации дорожного движения.

IV. Проект программы: сегмент, посвященный вопросам политики

"Инновации для устойчивого внутреннего транспорта и устойчивой мобильности"

25 февраля 2014 года

10 ч. 00 м. – 13 ч. 00 м.

Зал заседаний VII

Дворец Наций, Женева

10 ч. 00 м. – 10 ч. 20 м.

Открытие и приветственное слово

10 ч. 20 м. – 11 ч. 20 м.

Инновации для инфраструктуры и транспортных средств завтрашнего дня

В ходе этого заседания будут рассмотрены инновации, направленные на то, чтобы сделать инфраструктуру и транспортные средства, используемые во всех видах внутренних перевозок, более эффективными, экономически доступными, безопасными и экологически чистыми в эксплуатации.

Групповые обсуждения (4)

11 ч. 20 м. – 11 ч. 50 м.

Перерыв

11 ч. 50 м. – 12 ч. 50 м.

Инновации для управления мобильностью и институциональные изменения и изменения в политике

Это заседание будет посвящено эффективным решениям для управления мобильностью. На нем будут также рассмотрены инициативы по реструктуризации сектора и новые способы институционального надзора.

Групповые обсуждения (4)

12 ч. 50 м. – 13 ч. 00 м.

Выводы Председателя
