

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

Женева, 25–27 февраля 2014 года

Пункт 3 b) i) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной политики:**Изменение климата и транспорт: последующая
деятельность КВТ в контексте "Рио+20"****Устойчивый транспорт в повестке дня в области
устойчивого развития на период после 2015 года****Записка секретариата***Резюме*

Важное значение транспорта и мобильности в деле ускорения прогресса на пути к устойчивому развитию не вызывает сомнений. Разработка новой основы для устойчивого развития на период после 2015 года в виде Целей устойчивого развития дает возможность представить текущую ситуацию в этом секторе и осветить вызовы в сфере транспорта и мобильности таким образом, чтобы обеспечить их безопасное, экологичное и эффективное развитие.

Комитет, возможно, пожелает:

- обменяться информацией, касающейся мнений и ожиданий правительств относительно связанных с транспортом решений на период после 2015 года. Он, возможно, пожелает **заявить о своей поддержке** усилий по согласованному и комплексному отражению транспортных приоритетов в рамках Целей устойчивого развития;
- рассмотреть послания и итоги стратегического сегмента своей семьдесят шестой сессии; и
- принять решение о возможности максимально эффективного распространения обновленного исследования "Транспорт в интересах устойчивого развития".

GE.13-26459 (R) 120214 120214



* 1 3 2 6 4 5 9 *

Просьба отправить на вторичную переработку



I. Введение

1. Транспорт оказывает воздействие на социальную, экономическую и экологическую устойчивость и служит одним из факторов ее обеспечения. Повышая безопасность, экологичность и рациональность мобильности, транспортный сектор может в полной мере реализовать свой потенциал в области оказания содействия устойчивому развитию и борьбе с нищетой. Открывая доступ к рынкам и производственно-сбытовым цепочкам, транспорт играет ключевую роль в социально-экономическом развитии и выступает локомотивом устойчивого роста. Вместе с тем транспортная тематика не нашла отражения в Целях развития тысячелетия (ЦРТ) и по этой причине не относится к числу политических или финансовых приоритетов в контексте стратегий развития. В результате значительная часть населения по-прежнему лишена возможности воспользоваться приемлемым, безопасным и экологичным транспортом, и у многих стран отсутствует эффективный и недорогой доступ к мировым рынкам. Кроме того, транспорт служит одной из ключевых областей, в которых обеспечивается переход к устойчивому развитию на основе низкого потребления углеродов, однако для устранения таких негативных факторов, как загрязнение воздуха и ДТП, нужна сильная политическая воля. Поэтому ключевая задача состоит в обеспечении того, чтобы транспорт занял свое место в повестке дня на период после 2015 года.

II. Повестка дня в области развития на период после 2015 года

2. При подготовке к осуществлению повестки дня на период после 2015 года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций Пан Ги Мун инициировал процесс обстоятельных консультаций с участием всех заинтересованных сторон, а именно: государств – членов Организации Объединенных Наций, системы Организации Объединенных Наций, гражданского общества, национальных и международных организаций, промышленных, научных и академических кругов. Этот процесс должен завершиться разработкой единой и всеобъемлющей повестки дня в области развития на период после 2015 года, в которой центральное место будет отведено устойчивому развитию в виде Целей устойчивого развития (ЦУР).

3. Работа ведется по следующим основным направлениям:

а) Рабочая группа открытого состава (РГОС) по ЦУР. В состав РГОС в любой момент времени входят 30 государств-членов из 30 стран или групп стран, перечисленных в приложении к решению Генеральной Ассамблеи 67/555. В соответствии с итоговым документом "Рио+20" РГОС было поручено подготовить предложение по ЦУР для рассмотрения на шестьдесят восьмой сессии Генеральной Ассамблеи (сентябрь 2013 года – сентябрь 2014 года). Что касается видов участия, то согласно пункту 8 методов работы (правил процедуры) рабочих групп открытого состава:

"8. В соответствии с решением 1993/215 ЭКОСОС в работе совещаний рабочей группы открытого состава в качестве наблюдателей могут участвовать следующие лица:

- *представители специализированных учреждений и связанных с Организацией Объединенных Наций организаций; и*
- *представители неправительственных организаций, имеющих консультативный статус при ЭКОСОС."*

б) Целевая группа системы Организации Объединенных Наций (ЦГООН) по программе действий Организации Объединенных Наций в области развития на период после 2015 года. Речь идет о группе представителей от 60 связанных с ООН органов и международных организаций. Для поддержки деятельности Рабочей группы открытого состава в контексте ЦГООН была учреждена межучрежденческая группа технической поддержки (ГТП). Сопредседателями ГТП являются ДЭСВ и ПРООН, и в ее состав входят более 40 органов, связанных с ООН. ГТП оказывает техническую поддержку, в том числе в виде аналитической работы, справочных материалов и услуг экспертов-докладчиков.

с) Национальные, региональные и глобальные консультации проходят более чем в 60 странах по 11 тематическим вопросам¹; итоги их проведения нашли отражение в докладе Генерального секретаря Генеральной Ассамблеи.

д) Проводятся также региональные консультации с участием региональных комиссий Организации Объединенных Наций, по итогам которых подготовлен совместный доклад по региональным перспективам выполнения повестки дня в области устойчивого развития на период после 2015 года.

III. Обеспечение учета ЦУР по транспорту на этапе после "Рио+20"

4. В результате отражения тематики устойчивого транспорта в качестве одного из приоритетов в главе V (Рамочная программа действий и последующие меры) итогового документа "Будущее, которого мы хотим"² Конференция "Рио+20" (Рио-де-Жанейро, Бразилия, 20–22 июня 2012 года) стала одним из важнейших мероприятий в плане масштабного расширения и активного внедрения принципов устойчивого развития транспорта.

5. В итоговом документе "Рио+20" говорится следующее:

"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

¹ Неравенство, управление, рост и занятость, здравоохранение, образование, экологическая устойчивость, продовольственная безопасность и питание, конфликты и нестабильность, динамика населения, энергетика, водоснабжение.

² С полным текстом этого документа можно ознакомиться по адресу <http://sustainabledevelopment.un.org/futurewewant.html>.

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 разработке 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 области"³.

6. В 2012 году Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций объявил, что в контексте повестки дня в области развития на период после 2015 года он хотел бы добиться консенсуса в отношении рамочной программы устойчивого развития, в том числе в связи с определением нового поколения целей устойчивого развития. Устойчивый транспорт был назван в качестве одного из ключевых структурных элементов устойчивого развития наряду с энергоресурсами, снабжением продовольствием и организацией питания, обеспеченностью водой и мировым океаном.

7. Целевая группа системы ООН в своем первом докладе ("Превращая в реальность будущее, которого мы добиваемся для всех", май 2012 года) отметила устойчивый транспорт в качестве одной из приоритетной областей.

"В рамках переговоров на Конференции "Рио+20" государства-члены также определили ряд приоритетных областей устойчивого развития. Они включают, среди прочего, искоренение нищеты; продовольственную безопасность и устойчивость сельскохозяйственного производства; водоснабжение и санитарии; энергетику; устойчивый туризм; устойчивое развитие транспорта; устойчивое развитие городов и поселений; здоровье населения; полную и эффективную занятость, достойный труд и социальную защиту; мировой океан; снижение рисков и устойчивость к стихийным бедствиям; устойчивую модель производства и потребления; гендерное равенство и расширение прав и возможностей женщин."

8. Группа технической поддержки (ГТП) подготовила обзор вопросов по устойчивому транспорту, соавтором которого наряду с ЮНЕП и ДЭСВООН выступила ЕЭК ООН. В конечном итоге ЮНЕП приняла на себя ведущую роль и завершила подготовку этого обзора без особого учета мнений других сторон. Несмотря на разногласия по отдельным деталям, ценность этого обзора заключается в том, что в нем содержатся убедительные аргументы в пользу постановки отдельной ЦУР по устойчивому транспорту:

"С учетом важной роли, которую играет транспортный сектор в обеспечении устойчивого развития, различные виды транспортной деятельности, как предлагается в обзоре, следует объединить в одну конкрет-

³ A/RES/66/228.

ную ЦУР, поскольку эти виды деятельности тесно связаны друг с другом".

IV. Транспорт в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН и за его пределами

9. В 2011 году ЕЭК ООН опубликовала исследование под названием "Транспорт в интересах устойчивого развития в регионе ЕЭК ООН", в котором рассматриваются роль и вклад транспорта в достижение устойчивого развития. Задача этого исследования заключалась в увязке общих аспектов устойчивого развития – экономических, социальных и экологических – с целями и стратегиями в транспортном секторе. В частности, в нем рассмотрены аспекты доступа и доступности (для отдельных лиц и общества в целом), надежности, безопасности и последствий для окружающей среды.

10. Для оказания содействия в проведении текущих переговоров по повестке дня в области устойчивого развития на период после 2015 года и для привлечения надлежащего внимания к проблематике устойчивого транспорта исследование ЕЭК ООН, опубликованное в 2011 году, в настоящее время обновляется в сотрудничестве с ключевыми партнерами в области внутреннего транспорта.

V. Вопросы для рассмотрения Комитетом по внутреннему транспорту

11. Важное значение транспорта и мобильности в деле ускорения прогресса на пути к устойчивому развитию не вызывает сомнений. Разработка новой основы для устойчивого развития на период после 2015 года в виде Целей устойчивого развития дает возможность представить текущую ситуацию в этом секторе и осветить вызовы в сфере транспорта и мобильности таким образом, чтобы обеспечить их безопасное, экологичное и эффективное развитие.

12. Надлежащее отражение транспортной проблематики в рамках ЦУР послужит важным сигналом для глобального сообщества по вопросам развития и необходимым ориентиром для целенаправленных и скоординированных действий. Ставки высоки. При отсутствии четких ориентиров необходимые транспортные приоритеты могут размываться или даже исключаться из рамок ЦУР, что может подорвать их потенциал в контексте изменений и преобразований.

13. Комитет, возможно, пожелает обменяться информацией, касающейся мнений и ожиданий правительств относительно связанных с транспортом решений на период после 2015 года. Он, возможно, пожелает **заявить о своей поддержке** усилий по согласованному и комплексному отражению транспортных приоритетов в рамках Целей устойчивого развития.

14. Кроме того, ему также предлагается рассмотреть послания и итоги стратегического сегмента своей семьдесят шестой сессии и принять решение о возможностях максимально эффективного распространения обновленного исследования "Транспорт в интересах устойчивого развития".