

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восьмидесятая сессия**

Женева, 20–23 февраля 2018 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Интермодальный подход: ключ к устойчивому
транспорту и мобильности****Концептуальная записка и проект программы
для сегмента, посвященного вопросам политики****«Интермодальный подход: ключ к устойчивому
транспорту и мобильности»****Записка секретариата***Резюме*

На своем совещании в июне 2017 года Бюро постановило, что сегмент по вопросам политики в ходе первого дня восьмидесятой сессии Комитета должен быть посвящен теме «Интермодальный подход: ключ к устойчивой мобильности». В настоящем документе излагаются основные цели и идеи, которые необходимо реализовать в ходе сегмента, посвященного вопросам политики, в этом году и/или осведомленность о которых он призван повысить путем обсуждения данной горизонтальной темы.

**I. Контекст осуществления политики: интермодальный
подход приводит к устойчивости**

1. После принятия в 2015 году целей в области устойчивого развития международное сообщество стало уделять больше внимания вопросу о роли устойчивого транспорта и мобильности в том, чтобы помочь человечеству вновь встать на добродетельный путь устойчивого развития и достичь целей в области устойчивого развития. В мире растет понимание того, что интермодальные перевозки являются одним из основных элементов устойчивого грузового транспорта и устойчивой городской мобильности.



2. Кроме того, резолюция министров «Вступление в новую эру устойчивого внутреннего транспорта и мобильности», которая была подписана 21 февраля 2017 года по случаю семидесятой годовщины Комитета по внутреннему транспорту, настоятельно призвала «государства – члены Организации Объединенных Наций к дальнейшему совершенствованию интермодальных транспортных услуг и эффективной интеграции различных видов транспорта для достижения целей в области устойчивого развития (ЦУР)».

3. Выбрав данную тему для сегмента, посвященного вопросам политики, КВТ содействует реализации намеченных целей в области устойчивого развития на период до 2030 года путем анализа:

а) основных направлений политики и стратегий, которые позволяют добиться устойчивой городской мобильности и устойчивого общественного транспорта, в частности велосипедного и пешеходного движения;

б) ключевых факторов и мер, направленных на стимулирование интермодальных перевозок грузов, включая упрощение процедур пересечения границ, повышение конкурентоспособности железных дорог и развитие сотрудничества между различными заинтересованными сторонами;

в) вопроса о том, каким образом интермодальный подход приводит к экономической, экологической и социальной устойчивости.

II. Интермодальные грузовые перевозки и мобильность пассажиров: некоторые проблемы и возможности

4. Для реализации целей и задач международного сообщества в течение периода до 2030 года потребуются осуществление политики и мер, направленных на стимулирование эффективного, чистого, безопасного и доступного внутреннего транспорта. Органичное сочетание различных видов транспорта для перевозки пассажиров и грузов делает транспорт более безопасным, более эффективным и зачастую более быстрым и менее дорогостоящим.

5. Для грузовых перевозок на дальние расстояния это предполагает оптимальное сочетание дороги (для первой и последней мили перевозки) и железных дорог/внутренних водных путей на промежуточном этапе. Данная концепция предусматривает, что железные дороги/внутренние водные пути будут использоваться в качестве основного вида транспорта с автомобильным транспортом в качестве посредника (городская логистика – развозные электрофургоны – грузовые трамваи); одновременно с этим высвободится пропускная способность дорог и будет решена проблема заторов на дорогах с целью улучшения повседневной жизни в городах, которые станут более чистыми и экологически благоприятными.

6. В отношении мобильности пассажиров задача состоит в развитии устойчивой городской мобильности и устойчивого общественного транспорта, включая велосипедное и пешеходное движение, а также комплексные услуги, облегчающие и стимулирующие использование этих видов транспорта пассажирами. С учетом того что к 2030 году шесть из десяти человек будут жить в городах, необходимо определить стратегии и политику, направленные на стимулирование устойчивой городской мобильности и устойчивого общественного транспорта. Одним из ключевых элементов необходимого сочетания мер политики является отход от использования индивидуального автотранспорта в целях снижения загрязнения, перегруженности дорог и рисков с точки зрения безопасности. Мобильность как услуга может, при определенных условиях, стать ключом к достижению этой цели.

7. Интеллектуальные транспортные системы могут быть еще одним посредником, содействующим развитию интермодальных грузовых перевозок и мобильности пассажиров. Соединение инфраструктуры, транспортных средств и пользователей позволяет оптимизировать потоки информации и управление

движением и мобильностью. Технические инновации могли бы укрепить взаимосвязанность и тем самым облегчить интермодальные перевозки путем улучшения их воздействия на окружающую среду.

8. Учитывая эти соображения, в ходе сегмента высокого уровня, посвященного вопросам политики, будет применен целостный подход к интермодальным грузовым перевозкам и мобильности пассажиров в интересах достижения целей в области устойчивого развития, в частности целей 3, 8, 9, 11 и 13. Особое внимание будет уделено вопросам управления; необходимости улучшения, например, сотрудничества между железнодорожными предприятиями в целях создания комплексных услуг по перевозке на дальние расстояния; необходимости для городов принять и разработать комплексные системы общественного транспорта, которые обеспечат физическую и материальную доступность для всех их жителей.

9. Нижеследующие вопросы могут служить ориентиром для дискуссии:

a) Интермодальные грузовые перевозки:

- Какие действия/стратегии/инициативы необходимы для того, чтобы повысить конкурентоспособность железных дорог?
- Как мы можем расширить сотрудничество между железнодорожными предприятиями при планировании, осуществлении и стимулировании международных железнодорожных перевозок?
- Каким образом железные дороги могут обслуживать и обеспечивать доставку грузов «от двери до двери», используя возможности автомобильного и внутреннего водного транспорта в плане эффективности и производительности?
- Каким образом различные региональные организации с упором на транспорт, особенно в Европе и Азии, могут укрепить свое сотрудничество и обеспечить развитие интермодальных перевозок?
- Каким образом мы можем более эффективно контролировать и оценивать применение различных правовых режимов, таких как приложение 9 к Конвенции о согласовании, которые приводят к повышению конкурентоспособности железных дорог и, таким образом, эффективности интермодальных перевозок?
- Могла бы компьютеризация транспортных документов дополнительно содействовать развитию интермодальных перевозок?
- Могла бы разработка руководящих принципов, касающихся подготовки национальных планов развития грузовых перевозок и логистики или принятия решений о том, как и где строить и эксплуатировать интермодальные терминалы/грузовые центры/логистические центры, способствовать дальнейшей активизации усилий правительств по стимулированию грузовых интермодальных перевозок?
- Следует ли нам рассматривать городскую логистику как часть сети общественного транспорта (грузовые трамваи) и параллельно проектировать и строить грузовые станции, стимулировать использование развозных электрофургонов и т.д.?

b) Интермодальная мобильность пассажиров:

- Следует ли нам рассматривать – и проектировать – городские сети общественного транспорта в качестве составной части национальных транспортных сетей?
- Считается ли сетью устойчивого общественного транспорта и городской мобильности сеть, обеспечивающая решение проблемы мобильности для граждан через пять минут ходьбы?

- Следует/можно ли рассматривать мобильность как услугу, такую как совместное использование автомобилей и велосипедов, в рамках разработки и развития общественного транспорта?
- Следует ли городам вместо строительства новых мест для стоянки расходовать выделенные для этого бюджетные средства на стимулирование пешеходного и велосипедного движения и совместного использования автомобилей?
- Следует ли устойчивому общественному транспорту предлагать или поощрять билеты «от двери до двери» (дом – совместное использование автомобиля – автобус – трамвай – велосипед на прокат – место работы)?
- Какую роль в содействии устойчивой городской мобильности и устойчивому общественному транспорту призваны играть технологии (электронные билеты) и интеллектуальные транспортные системы?
- Идет ли речь о культуре или о предложении услуг?

III. Роль Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН в деле стимулирования интермодальных перевозок и мобильности

10. Вопрос об интермодальном подходе к перевозкам как грузов, так и пассажиров рассматривается несколькими рабочими группами с различных точек зрения:

- Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике проводит работу по стимулированию и облегчению интермодальных грузовых перевозок путем управления Европейским соглашением о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах, а также по другим соответствующим вопросам, таким как национальные генеральные планы в области грузовых перевозок и логистики, интермодальные транспортные терминалы и т.д.;
- Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта, являясь аналитическим центром Комитета, в прошлом рассматривала (рабочие совещания, исследования и публикации) тему устойчивой городской мобильности и общественного транспорта, а также важную роль, которую играет интермодальный подход при разработке и внедрении таких систем;
- другие рабочие группы, такие как Рабочая группа по автомобильному транспорту, Рабочая группа по железнодорожному транспорту и Рабочая группа по внутреннему водному транспорту, поощряют важную роль каждого вида транспорта в интермодальной транспортной цепи;
- более специализированные рабочие группы, а именно Рабочая группа по перевозкам опасных грузов и Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом, занимаются вопросами интермодальности, содействуя развитию интермодальных грузовых перевозок при решении проблем, связанных с опасными грузами и пересечением границ.

11. Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) – трехстороннее партнерство, в рамках которого Отдел устойчивого транспорта обеспечивает транспортный компонент, активно содействует обеспечению устойчивой городской мобильности и устойчивого общественного транспорта, в том числе велосипедного и пешеходного движения.

12. Устойчивая мобильность и устойчивый транспорт являются одним из главных аспектов работы Комитета по внутреннему транспорту, которая всеобъемлющим образом охватывает все виды внутреннего транспорта и обеспечивает высокий уровень эффективности, безопасности и экологичности международных перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом, перево-

зок по внутренним водным путям и интермодальных перевозок. Интермодальный подход открывает возможности для развития в будущем устойчивых транспортных систем и мобильности на международном, региональном и местном/городском уровнях и тем самым содействует достижению намеченных целей в области устойчивого развития. Исходя из вышесказанного, «Интермодальный подход: ключ к устойчивому транспорту и мобильности» является очень важной и своевременной темой, которая будет рассматриваться на основе комплексного подхода.

IV. Проект программы: сегмент, посвященный вопросам политики

«Интермодальный подход: ключ к устойчивому транспорту и мобильности»

20 февраля 2018 года

11 ч. 00 м. – 18 ч. 00 м.

Зал заседаний XII

Дворец Наций, Женева

11 ч. 00 м. – 11 ч. 20 м. *Открытие и приветственное слово*

11 ч. 20 м. – 13 ч. 00 м. *Заседание I: Интермодальный подход приводит к устойчивости*

На этом заседании будет обсуждена роль целостного подхода к устойчивому транспорту и мобильности, охватывающего различные виды транспорта, при достижении целей в области устойчивого развития. Особое внимание будет уделено вопросам управления, необходимости международной координации и гармонизации и выявлению очевидных преимуществ интермодального подхода по сравнению с подходами и инициативами, ориентированными на один вид транспорта. Делегатам от правительств будет предоставлена возможность обменяться опытом и представить информацию о своих планах по достижению соответствующих целей в области устойчивого развития, в частности целей 8, 9 и 11.

13 ч. 00 м. – 15 ч. 00 м. *Перерыв*

15 ч. 00 м. – 16 ч. 10 м. *Заседание II: Интермодальные грузовые перевозки*

Это заседание будет посвящено инновационным решениям, направленным на облегчение торговли и оптимизацию автомобильных перевозок в рамках системы внутреннего транспорта и логистических операций, охватывающих различные виды транспорта, на международном и городском уровнях. Делегатам от правительств будет предоставлена возможность обменяться опытом.

16 ч. 10 м. – 16 ч. 40 м. *Перерыв*

16 ч. 40 м. – 17 ч. 50 м. *Заседание III: Интермодальная мобильность пассажиров*

Это заседание будет посвящено интеллектуальным решениям для различных видов транспорта в сфере управления мобильностью пассажиров в условиях растущей плотности населения в городах, включая общественный транспорт и индивидуальную мобильность на базе интеллектуальных технологий. Делегатам от правительств будет предоставлена возможность обменяться опытом.

17 ч. 50 м. – 18 ч. 00 м. *Выводы координатора обсуждения*