

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят первая сессия**

Женева, 19–22 февраля 2019 года

Пункт 4 d) i) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной политики:**Окружающая среда, изменение климата и транспорт:****Последующая деятельность КВТ в контексте****Повестки дня на период до 2030 года****Роль внутреннего транспорта в достижении целей
устойчивого развития: обновленная информация
о мониторинге осуществления****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе содержится информация об основных изменениях, касающихся мониторинга осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и достижения целей устойчивого развития. Существует три основных глобальных процесса и инициативы для отслеживания прогресса: цели и задачи в области устойчивого развития и соответствующие показатели, инициатива «Устойчивая мобильность для всех» (SUM4ALL) и инициатива по разработке добровольных глобальных целевых показателей эффективности и состояния безопасности дорожного движения. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) вносит непосредственный вклад во все эти три процесса в рамках своей нормативной, аналитической деятельности, деятельности по наращиванию потенциала и работы, связанной с вопросами политики.

В свете продолжающихся усилий по переориентации системы Организации Объединенных Наций для содействия эффективному достижению целей устойчивого развития роль КВТ в решении глобальных транспортных вопросов, в том числе в рамках его нормативной, аналитической деятельности, деятельности по наращиванию потенциала и работы, связанной с вопросами политики, приобретает еще большее значение. Комитет, возможно, пожелает **обсудить пути повышения** своей роли и расширения вклада в выполнение задач, касающихся транспорта, в контексте Повестки дня на период до 2030 года.



I. Повестка дня на период до 2030 года и роль устойчивого транспорта

1. В 2015 году мировые лидеры утвердили 17 целей устойчивого развития и 169 соответствующих задач на период до 2030 года, которые призваны помочь человечеству вновь встать на добродетельный путь устойчивого развития. Устойчивый транспорт и мобильность являются ключевыми элементами для достижения целей устойчивого развития, что становится очевидным при сопоставлении деятельности КВТ с целями. Кроме того, работа Комитета имеет прямое отношение к 14 из 17 целей устойчивого развития главным образом посредством правовых документов Организации Объединенных Наций и правил глобального и регионального географического охвата, относящихся к сфере его компетенции, через соответствующую аналитическую деятельность и деятельность по наращиванию потенциала, а также диалог по вопросам политики.

2. Возможность достижения целей устойчивого развития будет также в значительной мере определяться их практической реализацией для отслеживания прогресса. Важность отслеживания прогресса и установления целевых показателей результативности для выполнения задач, предусмотренных целями в области устойчивого развития, была подчеркнута в резолюции A/70/260 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, принятой в апреле 2016 года. В разделе II настоящего документа представлена обновленная информация о трех основных процессах для отслеживания прогресса, в которые Комитет вносит свой вклад.

II. Обновленная информация о трех глобальных процессах и инициативах для отслеживания прогресса в деле достижения целей устойчивого развития, связанных с транспортом

3. В настоящее время существуют три основных глобальных процесса/инициативы по отслеживанию прогресса в реализации целей устойчивого развития, связанных с транспортом, в которых Комитет принимает непосредственное участие.

Показатели достижения целей устойчивого развития

4. Во-первых, отслеживание прогресса в достижении 17 целей устойчивого развития и соответствующих показателей координируется Департаментом по экономическим и социальным вопросам (ДЭСВ ООН), который выступает в качестве секретариата Межучрежденческой группы экспертов по показателям достижения целей в области устойчивого развития (МГЭП – Цели устойчивого развития).

5. Четыре показателя по трем целям устойчивого развития (3, 9 и 11) непосредственно связаны с работой КВТ. Комитет содействует мониторингу четырех показателей в качестве *учреждения-партнера*, публикует статистические данные, позволяющие напрямую измерять два показателя (3.6.1 и 9.1.2), и предоставляет информацию, касающуюся третьего показателя (11.2.1). Более подробную информацию о показателях и вкладе Комитета см. в приложении I.

Устойчивая мобильность для всех (SUM4ALL)

6. Второй крупной глобальной инициативой является инициатива «Устойчивая мобильность для всех» (SUM4ALL), осуществляемая Всемирным банком и рядом ключевых партнеров и включающая среди прочего разработку глобальной системы отслеживания.

7. SUM4ALL направлена на то, чтобы оказывать поддержку достижению связанных с транспортом целей устойчивого развития и отслеживать прогресс в достижении этих целей. Упор делается на четырех основных компонентах, которые определяют устойчивую мобильность в рамках SUM4ALL: всеобщий доступ,

эффективность, безопасность, экологичность. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) вносит вклад в работу SUM4ALL в качестве соруководителя рабочих групп по вопросам эффективности и безопасности дорожного движения, которые поддерживают разработку Глобальной дорожной карты действий (ГДД), а также в качестве члена Руководящего комитета этой инициативы.

8. ГДД опирается на выводы глобального доклада по мобильности (ГДМ) за 2017 год и портал транспортных данных, разработанный в рамках SUM4ALL. Благодаря этим инструментам сформирован массив данных для оценки положения дел в странах с точки зрения осуществления четырех основных компонентов. ГДД – это первая международная попытка проанализировать четыре основных компонента на целостной и комплексной основе. К числу завершенных мероприятий в рамках этой инициативы относится подготовка первого ГДМ, составленного на основе материалов ЕЭК, которые вошли в главу, посвященную эффективности (координатор – ЕЭК).

Добровольные глобальные целевые показатели и индикаторы эффективности и состояния безопасности дорожного движения

9. Третья инициатива заключается в разработке и мониторинге добровольных глобальных целевых показателей эффективности и состояния безопасности дорожного движения. Признавая масштабы кризиса в области безопасности дорожного движения, в 2011 году Организация Объединенных Наций провозгласила Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения для уменьшения числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в мире. В сентябре 2015 года амбициозные глобальные цели Десятилетия действий были подтверждены принятием целевых показателей 3.6 и 11.2 в области устойчивого развития. Процесс разработки добровольных глобальных целевых показателей эффективности и состояния безопасности дорожного движения состоит в том, чтобы дополнить соответствующие задачи, предусмотренные целями устойчивого развития. ЕЭК активно участвует в разработке и мониторинге этих целевых показателей. Перечень целевых показателей содержится в приложении II.

III. Вывод: повышение роли Комитета в деле достижения целей устойчивого развития, связанных с транспортом

10. Комитет непосредственно участвует в крупных глобальных мероприятиях по отслеживанию прогресса в осуществлении целей устойчивого развития, связанных с транспортом. В рамках проводимого им в настоящее время стратегического обзора особое внимание уделяется достижению целей устойчивого развития. В целом работа КВТ и его вспомогательных органов непосредственно связана с 14 из 17 целей устойчивого развития. Тем не менее сохраняются серьезные пробелы с точки зрения потенциала и осуществления, которые необходимо преодолеть, с тем чтобы устойчивые транспортные системы и мобильность в полной мере играли свою роль в глобальных усилиях по обеспечению устойчивости.

11. С учетом этих соображений и продолжающегося обсуждения вопроса о переориентации системы развития Организации Объединенных Наций Комитет, возможно, пожелает предложить государствам-членам обеспечить решающую роль КВТ, его вспомогательных органов и секретариата ЕЭК/КВТ в деле мониторинга целей устойчивого развития и просить секретариат продолжать наращивать свой вклад в нынешние механизмы отслеживания целей устойчивого развития.

Приложение I

Связанные с транспортом цели устойчивого развития, соответствующие задачи и показатели

В марте 2016 года было разработано 230 показателей для оценки прогресса в деле достижения целей устойчивого развития. Впоследствии эти показатели были разбиты на три категории на основе наличия исходных данных:

- уровень I: концептуально четко оформленный показатель, имеются утвержденная методология и стандарты, а данные представляются странами на регулярной основе;
- уровень II: концептуально четко оформленный показатель, имеются утвержденная методология и стандарты, однако данные представляются странами не на регулярной основе;
- уровень III: показатель, в отношении которого утвержденная методология и стандарты отсутствуют либо методология/стандарты разрабатываются/проходят испытания.

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 во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий

Показатель 3.6.1: Число случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий

Возможное курирующее учреждение: ВОЗ

Учреждения-партнеры: ЕЭК

Уровень I

Обоснование участия КВТ: КВТ является единственным форумом в системе 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, осуществляемых в следующих областях:

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

Цели, связанные с транспортом

КВТ занимается сбором и распространением среди государств – членов ЕЭК значительного объема статистической информации о безопасности дорожного движения, в том числе содержащейся в онлайн-статистической базе данных, и подготовкой таких статистических публикаций, как «Статистика дорожно-транспортных происшествий в Европе и Северной Америке» и «Инфокарты транспортной статистики». ЕЭК десятилетиями занимается сбором данных, связанных непосредственно с ДТП со смертельным исходом, как предусмотрено в этом показателе. Кроме того, в КВТ такие данные уже имеются, поэтому никаких исследований не требуется.

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

Возможное курирующее учреждение: Всемирный банк

Учреждения-партнеры: ЕЭК, ЮНЕП

Уровень: Ш

Показатель 9.1.2: Объемы пассажирских и грузовых перевозок

Возможное курирующее учреждение: ИКАО, Международный транспортный форум-ОЭСР

Учреждения-партнеры: ЕЭК, ЮНЕП, ВПС

Уровень: I

Через посредство WP.6 КВТ осуществляет сбор значительного количества данных по статистике транспорта с уделением особого внимания объемам пассажирских и грузовых перевозок в государствах – членах ЕЭК, которые вносятся в онлайн-статистическую базу данных, а к числу выпускаемых статистических публикаций относятся, в частности, «Бюллетень европейской и североамериканской статистики транспорта» и «Инфокарты транспортной статистики». ЕЭК десятилетиями занимается сбором и оценкой данных, связанных непосредственно с объемами пассажирских и грузовых перевозок, как предусмотрено в этом показателе. Кроме того, в КВТ такие данные уже имеются, поэтому никаких исследований не требуется.

Кроме того, в рамках деятельности Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5) в области адаптации к изменениям климата КВТ подготовил стратегические рекомендации, нацеленные на повышение устойчивости систем международных перевозок в долгосрочной перспективе, и определил 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 экологической 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

Показатель 11.2.1: Доля населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту, в разбивке по полу, возрасту и наличию/отсутствию инвалидности

Возможное курирующее учреждение: ООН-Хабитат

Учреждения-партнеры: ЕЭК, ЮНЕП

Уровень: II

КВТ предоставляет информацию о передовой практике 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.

Приложение II

Индикаторы для добровольных глобальных целевых показателей в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг

Целевой показатель ¹	Добровольные глобальные индикаторы для добровольных глобальных целевых показателей ²
<p>Целевой показатель 1: к 2020 году все страны должны разработать всеобъемлющий многосекторальный национальный план действий по обеспечению безопасности дорожного движения с обязательными по срокам целевыми показателями.</p>	<p>Индикаторы для целевого показателя 1:</p> <p>Число стран с опубликованным национальным планом действий, включающим регулярно обновляемые и обязательные по срокам целевые показатели сокращения смертности и травматизма</p> <p>Число стран, в которых имеется ведущее национальное агентство по координации, мониторингу, оценке и осуществлению многосекторального национального плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения</p>
<p>Целевой показатель 2: к 2030 году все страны должны присоединиться к одному или нескольким основным правовым документам ООН в области безопасности дорожного движения.</p>	<p>Индикатор для целевого показателя 2:</p> <p>Число стран, ратифицировавших один или несколько основных правовых документов ООН в области безопасности дорожного движения или присоединившихся к ним</p> <p>(Сноска:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Конвенция о дорожном движении 1949 года • Конвенция о дорожном движении 1968 года • Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 года • Соглашение 1958 года о правилах ООН, касающихся официального утверждения типа транспортных средств • Соглашение о периодических технических осмотрах 1997 года • Соглашение 1998 года о глобальных технических правилах ООН, касающихся конструкции транспортных средств • Соглашение 1957 года о дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)
<p>Целевой показатель 3: к 2030 году все новые дороги должны соответствовать техническим стандартам, касающимся всех участников дорожного движения и обеспечивающим безопасность дорожного движения, или рейтингу «три звезды» и выше.</p>	<p>Индикаторы для целевого показателя 3:</p> <p>Число стран, которые внедрили в отношении всех новых дорог технические стандарты, учитывающие безопасность всех участников дорожного движения или согласующиеся с соответствующими конвенциями ООН, и регулируют соблюдение таких стандартов</p> <p>Число стран, использующих систематические подходы к оценке/аудиту новых дорог</p>

¹ Утверждены на совещании государств-членов для доработки добровольных глобальных целевых показателей в отношении факторов риска с точки зрения безопасности дорожного движения и механизмов оказания услуг (Женева, 20 и 21 ноября 2017 года). См. приложение к докладу о работе совещания, размещенному по адресу www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Report-of-the-meeting-of-member-states-Annex.pdf?ua=1.

² Приведенные здесь показатели официально не приняты. Документ приводится в том виде, в каком он был представлен на экране в пятницу, 23 февраля 2018 года, в 14 ч 30 мин в ходе неофициальных консультаций государств-членов, созванных ВОЗ (для рассылки).

*Целевой показатель¹**Добровольные глобальные индикаторы для добровольных глобальных целевых показателей²***Целевой показатель 4:**

к 2030 году более 75% перевозок по существующим дорогам должно осуществляться по дорогам, которые отвечают техническим стандартам для всех участников дорожного движения и обеспечивают безопасность дорожного движения.

Целевой показатель 5:

к 2030 году 100% новых (определяемых как произведенные, проданные или импортируемые) и подержанных транспортных средств должны отвечать высоким стандартам безопасности, таким как рекомендованные приоритетные Правила ООН, Глобальные технические правила или эквивалентные признанные национальные эксплуатационные требования.

Целевой показатель 6:

к 2030 году вдвое сократить долю транспортных средств, превышающих установленное ограничение скорости, и добиться сокращения числа травм и случаев смерти, связанных с превышением установленного ограничения скорости.

Целевой показатель 7:

к 2030 году увеличить долю мотоциклистов, правильно пользующихся стандартными шлемами, почти до 100%.

Индикаторы для целевого показателя 4:

Число стран, разработавших и реализующих план модернизации существующих дорог с учетом требований безопасности всех участников дорожного движения

Число стран, использующих систематические подходы к оценке/аудиту существующих дорог

Индикаторы для целевого показателя 5:

Число стран, применяющих высокие стандарты безопасности в отношении новых транспортных средств

Число стран, использующих систематические подходы к оценке транспортных средств

Число стран, применяющих высокие стандарты безопасности в отношении экспортируемых подержанных транспортных средств

Индикаторы для целевого показателя 6:

Число стран, имеющих законодательство, устанавливающее надлежащие ограничения скорости и эффективные меры по обеспечению правоприменения

Число стран, которые сократили вдвое долю транспортных средств, превышающих установленное ограничение скорости

Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные системы данных о нарушениях скоростного режима, а также травматизме и смертности, связанных с превышением скорости

Число стран, добившихся сокращения числа травм и случаев смерти, связанных с превышением скорости

Индикаторы для целевого показателя 7:

Число стран, имеющих законодательство, требующее от водителей мотоциклов носить правильно застегнутый шлем, отвечающий соответствующим стандартам (СНОСКА: например, Правилам № 22 ООН или эквивалентному национальному стандарту)

Число стран, обеспечивающих эффективное соблюдение законодательства об использовании шлемов

Число стран, применяющих правила о безопасности продаваемых шлемов для детей и взрослых

Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные системы данных об использовании шлемов

Число стран, в которых доля водителей мотоциклов, правильно пользующихся шлемами, приближается к 100%

Целевой показатель¹Добровольные глобальные индикаторы для добровольных глобальных целевых показателей²**Целевой показатель 8:**

к 2030 году увеличить долю водителей и пассажиров автотранспортных средств, использующих ремни безопасности или стандартные детские удерживающие системы, почти до 100%.

Индикаторы для целевого показателя 8:

Число стран, имеющих и эффективно применяющих законодательство, требующее использования ремней безопасности всеми лицами, находящимися в автотранспортном средстве

Число стран, имеющих и эффективно применяющих законодательство, требующее использования детских удерживающих систем, которые отвечают соответствующим стандартам (СНОСКА: например, Правилам № 44 или 129 ООН и Правилам № 145 ООН или эквивалентному национальному стандарту)

Число стран, в которых доля всех водителей и пассажиров транспортных средств, пользующихся ремнями безопасности, приближается к 100%

Число стран, в которых доля всех детей, находящихся в автотранспортном средстве и пользующихся стандартными детскими удерживающими системами, приближается к 100%

Число стран, имеющих и эффективно применяющих правила, касающиеся безопасности продаваемых детских удерживающих систем

Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные данные об использовании ремней безопасности, а также о надлежащем использовании детских удерживающих систем

Целевой показатель 9:

к 2030 году вдвое сократить число дорожно-транспортных происшествий и случаев смерти, связанных с употреблением водителями алкоголя, и/или добиться сокращения числа происшествий, связанных с другими психоактивными веществами.

Индикаторы для целевого показателя 9:

Число стран, имеющих соответствующее законодательство и эффективные правоприменительные механизмы по борьбе с вождением в нетрезвом состоянии и/или под воздействием других психоактивных веществ

Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные системы данных о вождении в нетрезвом состоянии и/или под воздействием психоактивных веществ и связанных с этим случаях смерти и травмирования в результате дорожно-транспортных происшествий

Число стран, вдвое сокративших число дорожно-транспортных происшествий и случаев смерти, связанных с вождением в нетрезвом состоянии и/или под воздействием других психоактивных веществ

Целевой показатель 10:

к 2030 году все страны должны принять национальные законы, ограничивающие или запрещающие использование мобильных телефонов во время вождения.

Индикаторы для целевого показателя 10:

Число стран, имеющих и эффективно применяющих законодательство об ограничении или запрещении использования мобильных телефонов во время вождения

Число стран, имеющих национальные и в соответствующих случаях субнациональные системы данных об использовании мобильных телефонов во время вождения

Целевой показатель 11:

к 2030 году все страны должны ввести в действие правила в отношении продолжительности работы и отдыха профессиональных водителей и/или присоединиться к международным/региональным правилам в этой области.

Индикаторы для целевого показателя 11:

Число стран, присоединившихся к международным/региональным правилам в отношении продолжительности работы и отдыха профессиональных водителей

Число стран, в которых имеются и эффективно применяются нормативные правила в отношении продолжительности работы и отдыха профессиональных водителей и проводятся соответствующие проверки

*Целевой показатель¹**Добровольные глобальные индикаторы для добровольных глобальных целевых показателей²*

Целевой показатель 12:

к 2030 году все страны должны установить и достичь национальные целевые показатели, с тем чтобы свести к минимуму временной интервал между дорожно-транспортным происшествием и оказанием первой профессиональной неотложной помощи.

Индикаторы для целевого показателя 12:

Число стран, достигших национальных целевых показателей в отношении временного интервала между дорожно-транспортным происшествием, приведшим к серьезным травмам, и оказанием первой профессиональной неотложной помощи

Число стран, назначивших учреждения для эффективной координации деятельности служб экстренной медицинской помощи до госпитализации и в медицинских учреждениях
