



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Семьдесят седьмая сессия

Женева, 24–26 февраля 2015 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Переосмысление проблемы развития
устойчивого городского транспорта
и мобильности для решения задач
новой эпохи**

Концептуальная записка и проект повестки дня сегмента, связанного с политикой

"Переосмысление проблемы развития устойчивого городского транспорта и мобильности для решения задач новой эпохи"

Записка секретариата

Резюме

В настоящем документе излагаются основные идеи, определившие выбор темы для сегмента, связанного с политикой, на семьдесят седьмой сессии Комитета по внутреннему транспорту, в рамках которого основное внимание будет уделено проблемам развития устойчивого городского транспорта и мобильности для решения задач новой эпохи с акцентом на экономическую, социальную и экологическую устойчивость. Комитет, возможно, пожелает отметить, что Бюро на своем заседании в июне 2014 года приняло решение о том, что в первый день семьдесят седьмой сессии Комитета утреннее заседание должно быть посвящено обсуждению этой темы.



I. Предпосылки с точки зрения политики

1. Значение транспорта и мобильности для устойчивого развития было официально признано в итоговом документе Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию в Рио-де-Жанейро ("Рио+20"), который содержит специальную главу по транспорту. Тема устойчивого городского транспорта была включена в итоговый документ Рабочей группы открытого состава по целям в области устойчивого развития в рамках предлагаемой ЦУР 11:

11.2 Предоставить всем к 2030 году доступ к безопасным, приемлемым по цене, доступным и устойчивым транспортным системам, повысив безопасность дорожного движения, в частности путем расширения сети общественного транспорта, уделяя при этом особое внимание нуждам людей, находящихся в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц.

2. Включение в итоговый документ Рабочей группы открытого состава прямой ссылки на городской транспорт в рамках предлагаемой ЦУР 11 еще раз подтверждает, что транспорт является важнейшим элементом устойчивого развития. Он имеет решающее значение с точки зрения ликвидации нищеты и стимулирования экономического роста (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.

3. В опубликованном 4 декабря 2014 года Обобщающем докладе Генерального секретаря по повестке дня в области устойчивого развития на период после 2015 года содержится положительная оценка предлагаемых 17 ЦУР и призыв к государствам – членам Организации Объединенных Наций согласовать окончательные параметры повестки дня в области устойчивого развития на период после 2015 года, включив в них конкретные задачи с измеримыми и достижимыми целями.

4. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ), будучи единственным межправительственным органом, специализирующимся на внутреннем транспорте, может способствовать глобальной дискуссии и формированию консенсуса в отношении важной роли данного сектора в обеспечении устойчивого развития и реализации повестки дня в области развития на период после 2015 года. На своей семьдесят шестой сессии Комитет призвал правительства и муниципалитеты оказать содействие в проведении дальнейшего исследования вопросов городского транспорта и мобильности Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН). Выбор устойчивого городского транспорта и мобильности в качестве темы связанного с политикой сегмента (круглого стола) в рамках семьдесят седьмой сессии КВТ является продолжением этой линии политических дискуссий.

II. Текущая ситуация и ключевые тенденции

5. Почему города? Обзор современных тенденций развития городского пассажирского транспорта и городских грузовых перевозок указывает на сходство факторов воздействия, с которыми связаны пассажирские и грузовые перевозки в городах, включая проблемы заторов, загрязнения и безопасности и многие другие. Все чаще складывается ситуация, при которой пассажирские и грузовые

перевозки вступают в "игру с нулевым исходом", когда ограниченные инфраструктурные ресурсы и городское пространство используются для удовлетворения постоянно растущего спроса на перевозки. Такая "конкурентная борьба" является центральным вопросом сегмента, связанного с политикой, в рамках которого ставится задача сформулировать такие стратегии и программы, которые позволили бы нивелировать это явление или при определенных условиях даже сформировать взаимовыгодное, симбиозное взаимодействие.

6. Что касается масштабов этой проблемы, то современные тенденции говорят сами за себя: согласно исследованию ЕЭК ООН "Устойчивая городская мобильность и общественный транспорт в столицах стран – членов ЕЭК ООН", данные статистики свидетельствуют о том, что 80% граждан Европейского союза (ЕС) проживают в городской зоне, при этом 40% – в крупнейших городских районах с населением более 200 000 человек. Аналогичные тенденции наблюдаются и в других странах региона ЕЭК ООН. Если говорить о ситуации в мире, то в развивающихся странах наблюдается быстрый рост городов; этот 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 развивающихся странах и странах с переходной экономикой размеры автомобильного парка в ближайшие 20 лет удвоятся или даже утроятся. В результате этого каждое третье ДТП со смертельным исходом происходит в городах. Неудивительно, что проблемы, связанные с заторами, также в основном сосредоточены в городах и вокруг них.

7. Что касается логистики, то, согласно данным Центра исследований розничной торговли, электронная торговля является наиболее быстро растущим сегментом рынка розничной торговли в Европе и Соединенных Штатах Америки (США), и прогнозируется, что в 2014 году доля онлайн-продаж в общем объеме розничных продаж достигнет 13,5% в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии, 11,6% в США и 9,7% в Германии. В 2014 году онлайн-продажи только в США могут составить 306 млрд. долл. США, или 240 млрд. евро. Эти изменения обуславливают увеличение объемов доставки товаров на дом либо доставки в новые сети центров выдачи товаров, что кардинальным образом меняет схемы дистрибуции в ходе экономической деятельности и создает новые, еще не до конца изученные проблемы логистики в городской среде. Несомненно, это знаменует собой новую эпоху городской мобильности и транспорта.

8. Эти тенденции с некоторыми вариациями наблюдаются как в развитых, так и в развивающихся странах: в отсутствие инновационных политических стратегий в области транспорта сохранится дальнейший рост использования индивидуального автомобильного транспорта наряду с усугублением его негативных последствий, таких как заторы, загрязнение и риски в сфере безопасности. В ответ на это многие страны применяют экономические инструменты, такие как "налоги на пробки" с целью стимулирования отказа от использования индивидуальных транспортных средств, либо освобождение от уплаты налогов и ценовое субсидирование в случае транспортных средств с нулевым или низким уровнем выбросов с целью стимулирования активного спроса на новые технологии.

9. Вместе с тем инновации, будь то инновации в политической или в технологической сфере, могут также ставить вопрос о границах действующих нормативно-правовых рамок. Хотя городская логистика может всегда рассматриваться

как часть системы перевозок внутри страны, такие инновации, как системы доставки с помощью беспилотных устройств, уже выходят за рамки традиционной транспортной политики.

III. Концептуальные рамки сегмента, связанного с политикой

10. Общей проблемой для всех крупных городов региона ЕЭК и мира является вопрос о том, каким образом удовлетворить спрос на грузовые и пассажирские перевозки, сократив при этом заторы, количество дорожно-транспортных происшествий и загрязнение. Городские транспортные системы являются неотъемлемой частью национальных и, как следствие, международных транспортных систем. Вместе с тем цель стратегии обеспечения устойчивого городского транспорта состоит в предоставлении населению городов возможности добираться до пунктов назначения безопасным, доступным и экологичным способом, причем теми средствами транспорта, которые способствуют укреплению их благополучия, не подвергают риску их здоровье и позволяют свести к минимуму время нахождения в пути. Превращение "игры с нулевым исходом" во взаимовыгодную систему является основной задачей устойчивого городского транспорта и мобильности.

11. В рамках сегмента, связанного с политикой, предполагается рассмотреть следующие вопросы:

а) **Взаимосвязь между международной-национальной-региональной-пригородной и городской мобильностью грузов и пассажиров** играет важнейшую роль в успешном переходе к устойчивой мобильности; однако инфраструктурные связи оставляют желать лучшего, необходимы общие тарифные системы, включая системы оплаты проезда, согласованные на национальном уровне субсидии и схемы обязательств по оказанию услуг общего пользования, а также комплексное управление дорожным движением и т.д.

б) В городах необходимо внедрение **инновационных решений в сфере мобильности**, поскольку города являются крупными экономическими центрами – локомотивами национального экономического роста и играют определяющую роль в конкурентоспособности страны. Однако отражается ли это на уровне развития их транспортных систем? Кроме того, будучи экономическими центрами, **города потребляют все больше опасных грузов**, перевозка которых требует соблюдения особых мер предосторожности. Можно ли сказать, что правила в отношении перевозки опасных грузов в городах соблюдаются так же неукоснительно, как и при перевозке между городами? Кроме того, **города** зачастую выступают в качестве **передовых центров** реформ и развития. Являются ли города региона ЕЭК ООН передовыми центрами инновационных решений в сфере мобильности, которые могут быть затем использованы на национальном и международном уровнях?

в) **Негативные внешние последствия транспортных операций** концентрируются в городах, следовательно улучшение ситуации с **безопасностью дорожного движения** в городах и сокращение **атмосферного и шумового загрязнения городской среды, а также уровня выбросов парниковых газов от транспорта** может стать катализатором развития на национальном уровне. В свете процесса, связанного с повесткой дня на период после 2015 года, и перспектив согласования рамочной программы устойчивого развития правительства должны встать на путь устойчивого развития. Они также должны будут от-

читываться о своих достижениях. Тенденция отдавать предпочтение программам, имеющим наиболее масштабное воздействие, по всей видимости, приведет к еще большему усилению роли городов в достижении национальных целей. Могут ли существующие структуры управления транспортом стать проводниками такого сотрудничества между городами на национальном/ федеральном уровне?

d) **Географические особенности определяют транспортные возможности.** Если путешествовать по всему региону ЕЭК ООН, то путь пройдет через Северное полушарие и практически все часовые пояса. Таким образом, города региона ЕЭК ООН сталкиваются с разнообразными проблемами и могут предложить различные решения. На протяжении веков **в портовых и речных городах, в городах, расположенных в пустыне или высоко в горах, в городах с населением, ежедневно пересекающим границы,** и т.д. сформировались механизмы адаптации к их географическим и геополитическим условиям и способность превращать проблемы в преимущества. Таким образом, города региона ЕЭК ООН стали уникальными **примерами различных решений в сфере мобильности.**

12. В рамках сегмента, связанного с политикой, на сессии КВТ будут представлены примеры различных городов, которые касаются одного или нескольких из перечисленных выше аспектов. Таким образом, обсуждение вопросов политики будет связано с основными направлениями деятельности и актуальными вопросами в работе КВТ, а также с продолжающимся обсуждением рамок устойчивого развития на период после 2015 года.

IV. Планируемый формат сегмента, связанного с политикой

13. Предполагаемая продолжительность выступлений составит 7–10 минут, за исключением выступления ведущего докладчика, которое займет 15 минут. Последующее обсуждение будет вестись модератором сегмента, связанного с политикой, который выделит время для обсуждения вопросов и замечаний из зала. После каждого группового обсуждения будет предоставлена возможность для замечаний и вопросов из зала, с тем чтобы сегмент, связанный с политикой, стал настоящей платформой для политических дискуссий.

V. Ожидаемые результаты

14. В конце сегмента, связанного с политикой, модератор сделает выводы, выступив с резюме состоявшегося обсуждения, а ключевые тезисы сегмента будут включены в доклад КВТ. В результате лица, определяющие политику, смогут получить представление о прямой взаимосвязи между национальными и городскими проблемами и решениями в сфере мобильности, что будет способствовать бюджетной и управленческой децентрализации в области транспорта, при этом принятие решений по вопросам транспортной политики останется на национальном уровне и одновременно будет уделяться необходимое внимание вопросам международного сотрудничества и согласования правовых и практических решений и поддержки этих аспектов. И наконец, сегмент, связанный с политикой, будет также подкреплен документом ЕЭК ООН "Устойчивая городская мобильность и общественный транспорт в столицах стран региона ЕЭК ООН".

VI. Проект программы работы

Переосмысление проблем развития устойчивого городского транспорта и мобильности для решения задач новой эпохи

24 февраля 2015 года, 10 ч. 00 м. – 13 ч. 00 м.

Зал заседаний VII, Дворец Наций, Женева

<i>Время</i>	<i>Тема</i>
10 ч. 00 м. – 10 ч. 30 м.	10 ч. 00 м. – 10 ч. 15 м. Открытие и приветственное слово 10 ч. 15 м. – 10 ч. 30 м. Основной доклад
10 ч. 30 м. – 11 ч. 30 м.	10 ч. 30 м. – 11 ч. 10 м. Докладчик 1: Тарифные и транспортные ассоциации: пример Будапешта (Центр развития транспорта Будапешта) Докладчик 2: Совершенствование железнодорожных и автодорожных связей между морскими портами и внутренними регионами может способствовать обновлению городов: пример Риеки (подлежит уточнению) Докладчик 3: Мега-город как мост между двумя континентами в условиях роста проблем, связанных с безопасностью и загрязнением: пример Стамбула (подлежит уточнению) Докладчик 4: Приоритет традиционным велосипедным и современным мобильным решениям на базе электромобилей: пример Роттердама (подлежит уточнению)
	11 ч. 10 м. – 11 ч. 30 м. Вопросы и ответы
11 ч. 30 м. – 11 ч. 50 м.	Перерыв
11 ч. 50 м. – 12 ч. 50 м.	11 ч. 50 м. – 12 ч. 30 м. Докладчик 1: Роль федерального министерства транспорта в решении проблем, связанных с быстрым ростом российских городов, и пример московского городского транспорта (подлежит уточнению)

<i>Время</i>	<i>Тема</i>
	Докладчик 2: Когда устаревающий общественный транспорт сталкивается с быстрой автомобилизацией: пример Алматы (подлежит уточнению)
	Докладчик 3: Неотложный запрос пассажиров на современный, надежный и доступный общественный транспорт в условиях экономического кризиса: пример Афин (подлежит уточнению)
	Докладчик 4: Компания по управлению общественным транспортом Женевы: удовлетворение потребностей в перевозках в городе и соседних районах Франции (подлежит уточнению)
	12 ч. 30 м. – 13 ч. 00 м. Вопросы и ответы
12 ч. 50 м. – 13 ч. 00 м.	Заключительная часть
