

**Экономический и Социальный Совет**

Distr.: General
17 December 2010
Russian
Original: English

Комиссия по устойчивому развитию

Девятнадцатая сессия

2–13 мая 2011 года

Пункт 3 предварительной повестки дня*

**Тематический блок вопросов для цикла
осуществления 2010–2011 годы — сессия
по принятию программных решений**

**Предлагаемые стратегии и меры по ускорению хода
выполнения решений: транспорт****Доклад Генерального секретаря***Резюме*

Транспорт и мобильность являются неперенными условиями устойчивого развития. Во многих развивающихся странах, особенно в сельской местности, все еще отмечается отсутствие адекватной транспортной инфраструктуры и острая нехватка недорогих транспортных услуг. В то же время во многих городах промышленно развитых и развивающихся стран усиление урбанизации и автомобилизации стало причиной беспрецедентной перегруженности дорог, расточительного использования энергии, роста объема выбросов выхлопных газов и ухудшения качества городского воздуха, приводя к серьезным негативным последствиям для здоровья населения, ухудшению жилищных условий и негативным изменениям климата. В настоящее время настоятельно необходима правильная политика, направленная на поддержку создания недорогих, экономически жизнеспособных, социально приемлемых и экологически безопасных транспортных систем. Политика стимулирования и инвестиции должны быть направлены на улучшение и расширение комплексных систем общественного транспорта, в частности внутри городских районов и между ними, а также на содействие мобильности в сельских районах. Политика поддержки устойчивого развития должна содействовать исключению или снижению числа ненужных перевозок и поездок там, где это возможно, поощрять переход к высокоэффективным и низкоуглеродным видам транспорта, а также способствовать повышению общесистемной эффективности. Комплексное планирование развития городского и сельского транспорта, а также благоприятная финансовая и норма-

* E/CN.17/2011/1.



тивная политика в сочетании с развитием новых технологий и расширением международного сотрудничества являются ключевыми факторами создания транспортной системы, удовлетворяющей критериям устойчивого развития.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	4
II. Транспортная политика, построенная на принципах устойчивого развития.....	5
A. Расширение доступа к экологически безопасным видам транспорта	7
B. Содействие устойчивому развитию городского общественного транспорта	9
C. Содействие переходу на другие виды транспорта	13
D. Совершенствование транспортных технологий и систем	15
E. Повышение безопасности транспорта.....	18
III. Создание благоприятных условий для осуществления	19
A. Увеличение инвестиций в транспортную инфраструктуру и в сферу транспортных услуг	19
B. Разработка последовательной политики, углубление интеграции и повышение активности заинтересованных сторон.....	21
C. Упрощение процедур международной торговли и сотрудничества в области транспорта	23
D. Содействие занятости, развитию и устойчивому экономическому подъему	24
E. Разработка транспортной политики с учетом проблемы изменения климата.....	25
IV. Перспективы.....	26

I. Введение

1. На своей восемнадцатой сессии — сессии по проведению обзора цикла осуществления 2010–2011 годов — Комиссия по устойчивому развитию провела всестороннюю оценку успехов, достигнутых в отношении тематического блока, включающего в себя вопросы транспорта, химических веществ, утилизации отходов, горнодобывающей промышленности и Десятилетнюю рамочную программу по моделям устойчивого потребления и производства, который включен в Повестку дня на XXI век, Программу действий по дальнейшему осуществлению Повестки дня на XXI век и План осуществления решений Всемирной встречи на высшем уровне по устойчивому развитию. Комиссия выявила ограничения и препятствия в деле осуществления деятельности в области транспорта.

2. На своей девятнадцатой сессии Комиссия планирует принять решения в отношении стратегий и мер, направленных на ускорение осуществления в рамках тем этого блока. Сессии Комиссии будет предшествовать Межправительственное подготовительное совещание, которое планируется провести с 28 февраля по 4 марта 2011 года для обсуждения предлагаемых стратегий и возможных шагов по устранению трудностей и препятствий, отмеченных в ходе восемнадцатой сессии.

3. Настоящий доклад является вкладом в обсуждение политики и практических шагов по ускорению реформ на транспорте в рамках Межправительственного подготовительного совещания. В основе доклада лежат материалы по вопросам существа и информация, представленные правительствами, основными группами и программами и учреждениями Организации Объединенных Наций, в частности Центром Организации Объединенных Наций по региональному развитию, Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Организацией Объединенных Наций по населенным пунктам, Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), а также пятью региональными комиссиями. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Программа развития Организации Объединенных Наций, Международная морская организация и Международная организация гражданской авиации также представили информацию по соответствующим направлениям.

4. В докладе также используется информация, представленная в докладах, недавно опубликованных Группой Всемирного банка, региональными банками развития, Международным транспортным форумом Организации экономического сотрудничества и развития и профессиональными международными транспортными ассоциациями, в том числе Международным союзом железных дорог, Международным союзом автомобильного транспорта, Международной ассоциацией воздушного транспорта, Международной ассоциацией перевозок, Международной организацией предприятий автомобильной промышленности и Международной автомобильной ассоциацией.

5. Настоящий доклад следует читать вместе с предназначенными для Комиссии докладами Генерального секретаря о химических веществах (E/CN.17/2011/5), утилизации отходов (E/CN.17/2011/6), горнодобывающей промышленности (E/CN.17/2011/7) и Десятилетней рамочной программе по моделям устойчивого потребления и производства (E/CN.17/2011/8), которые также будут

рассмотрены Комиссией в рамках Межправительственного подготовительного совещания. Секретариат также подготовил дополнительные справочные материалы по отдельным вопросам транспортной политики, а также сборник примеров передовой практики и странового опыта и разместил их в электронной форме на веб-сайте Комиссии (www.un.org/esa/dsd/csd/sd_csd19.shtml).

II. Транспортная политика, построенная на принципах устойчивого развития

6. Транспорт и мобильность являются неперенными условиями экономического роста, социального развития и мировой торговли. Однако они в то же время часто ассоциируются со значительными экологическими последствиями, в том числе с загрязнением атмосферы; таким образом, они создают серьезные проблемы на пути достижения устойчивого развития.

Вставка 1

Обзор ключевых вопросов транспорта и устойчивого развития

Сельский транспорт	1 миллиард жителей развивающихся стран не имеет доступа к дороге с всепогодным покрытием.
Транспорт и социальная ответственность	Согласно оценкам, 75 процентов случаев материнской смертности можно было бы предотвратить, обеспечив своевременный доступ к акушерской помощи.
Городской транспорт	К 2025 году более половины населения развивающихся стран будет проживать в городах.
Дороги и автомагистрали	Более 60 процентов дорог с твердым покрытием в мире приходится на страны с высоким уровнем доходов.
Безопасность дорожного движения	Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий погибает около 1,2 миллиона человек; 90 процентов этих случаев происходит в развивающихся странах.
Железные дороги	За период с 2000 по 2005 год мировой объем железнодорожных грузовых перевозок вырос на 25 процентов, а объем наземных пассажирских перевозок вырос примерно на 19 процентов.
Судоходство и порты	Более 90 процентов объема международных торговых перевозок приходится на морской транспорт.

Воздушный транспорт	Около 35 процентов международных торговых перевозок в денежном выражении осуществляется воздушным транспортом.
Транспорт, организация перевозок и содействие развитию транспорта	В странах, не имеющих выхода к морю, а также в малых островных развивающихся государствах связанные с торговлей транспортные расходы гораздо выше, а объем торговли значительно ниже, чем в прибрежных государствах.
Зависимость транспорта от ископаемых видов топлива	Энергопотребление транспортом на 95 процентов зависит от нефти и нефтепродуктов.
Загрязнение воздуха	Транспорт оказывает существенное влияние на локальное загрязнение воздуха и связанные с ними последствия для здоровья населения.
Изменение климата	23 процента связанных с энергетикой выбросов парниковых газов происходит по вине транспорта, причем эта доля продолжает быстро расти.

Источник: Всемирный банк.

7. Экономическая деятельность, глобализация, внутренняя и международная торговля и транспорт тесно взаимосвязаны. Несмотря на постепенное повышение производительности и энергоэффективности, потребление энергии транспортом во всем мире постоянно растет в среднем на 2–2,5 процента в год. Продолжающие расти энергетические потребности транспорта более чем на 95 процентов обеспечиваются нефтью и нефтепродуктами. Вследствие сохраняющейся высокой зависимости от ископаемых видов топлива транспорт не только усугубляет экономическую уязвимость и торговый дисбаланс, особенно в странах — чистых импортерах нефти, но и является сектором с самыми высокими темпами роста выбросов парниковых газов в результате растущей автомобилизации.

8. Как отмечалось Комиссией на ее сессии по проведению обзора в мае 2010 года, имеется все более настоятельная необходимость в принятии политических решений и практических мер в целях содействия устойчивому развитию транспортного сектора. Значительный вклад в более экологичную транспортную экономику, построенную на принципах устойчивого развития, могут внести политические решения и практические меры, позволяющие разорвать взаимосвязь между экономическим ростом и расширением перевозок и постепенно перейти на неуглеводородные транспортные системы.

9. Политика поддержки устойчивого развития должна содействовать принятию соответствующей комбинации мер, которые приведут к исключению необходимости или снижению числа ненужных перевозок и поездок там, где это возможно, поощрять переход к высокоэффективным и низкоуглеродным видам транспорта, а также способствовать повышению общесистемной эффективности. Кроме того, сокращению непосредственного воздействия на окружающую среду могут также способствовать добровольные инициативы и программы,

направленные на компенсацию выбросов парниковых газов по вине транспорта.

10. Важно учитывать все виды транспортных средств и их эффективную интеграцию, в том числе автомобильный, железнодорожный, морской и воздушный транспорт, а также немоторизованные виды передвижения, такие как ходьба пешком и езда на велосипеде. Смешанные перевозки могут создавать широкую систему пассажирского и грузового транспорта и условия для того, чтобы развивающиеся страны более активно участвовали в международной торговле, а также могут способствовать развитию национальной и региональной торговли.

А. Расширение доступа к экологически безопасным видам транспорта

11. Во многих сельских районах развивающихся стран базовая транспортная инфраструктура по-прежнему не соответствует предъявляемым требованиям или вовсе отсутствует, что затрудняет получение доступа к основным социальным услугам, включая здравоохранение и образование, для неимущих слоев населения сельских районов, в том числе женщин, молодежи и детей; для работающих это также затрудняет получение доступа к рабочим местам. Около 1 миллиарда людей живут на расстоянии более двух километров от ближайшей дороги с всепогодным покрытием. Отсутствие адекватной транспортной инфраструктуры в сельских районах увековечивает нищету, затрудняет сбыт сельскохозяйственной продукции и реализации других возможностей получения дохода и, таким образом, препятствует усилиям, направленным на достижение согласованных на международном уровне целей в области развития, включая цели, сформулированные в Декларации тысячелетия.

Вставка 2

Сельская транспортная инфраструктура, способствующая искоренению нищеты и устойчивому развитию: опыт Индии

В 2000 году 30 процентов из 855 042 деревень Индии (в которых проживало 300 миллионов человек) все еще не имели доступа к дорогам с всепогодным покрытием, а также к базовым услугам и рынкам. В этой связи правительство инициировало программу по улучшению сети сельских дорог “Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana”, выдвинутую премьер-министром и осуществляемую национальным агентством развития сельских дорог с помощью внутреннего и международного финансирования, которое обеспечивалось через национальный Центральный дорожный фонд. Цель программы заключалась в обеспечении доступа ко всем деревням и общинам с населением более 500 человек (или более 250 человек в горных районах проживания некоторых племен) посредством строительства всепогодных дорог. В рамках этой программы было построено 375 000 км сельских дорог с всепогодным покрытием и модернизировано 372 000 км существующих сельских дорог, что благоприятно сказалось на положении 178 000 деревень. В рамках программы достигнуты следующие результаты:

Уменьшение нищеты. Согласно недавнему докладу, на каждый миллион рупий, потраченный на сельские дороги, приходится 163 человека, избавленных от нищеты.

Рост доходов. Доходы тех домашних хозяйств, которые получили доступ к дорогам, выросли на 50–100 процентов.

Рыночные цены. Фермеры смогли получить доступ к рынкам напрямую, без посредников, что привело к большей сохранности скоропортящихся продуктов и возможности более выгодно продать свою продукцию.

Производительность сельского хозяйства. Произошла модернизация методов земледелия и животноводства; появился доступ к улучшенным сортам семян, минеральным удобрениям и ветеринарным услугам; урожайность риса-сырца почти утроилась — она выросла с 0,6 тонн до 1,7 тонн с акра.

Занятость сельского населения. Расширился доступ к рабочим местам, появились новые (микро-)предприятия, что привело к диверсификации сельской экономики.

Наращивание потенциала. Обучение местного населения (например, местных подрядчиков) привело к увеличению доходов и появлению новых возможностей для трудоустройства.

Здоровье. Упростился доступ к медицинским учреждениям и услугам, лекарствам и медицинским товарам.

Образование. Упростился доступ к учебным заведениям; число грамотных выросло на 10 процентов; сократился гендерный разрыв, так как девочкам стало проще посещать школу; появилось больше учителей.

Социальные последствия. У всего населения появилось больше возможностей для общения благодаря развитию социальных связей и семейным встречам.

Источник: выдвинутая премьер-министром Индии программа по улучшению сети сельских дорог и Всемирный банк.

12. Рост инвестиций в комплексные программы развития сельских районов, в том числе обеспечение надлежащего доступа к дорогам с всепогодным покрытием, вносит свой вклад в сокращение масштабов нищеты, прокладывая тем самым путь к ликвидации нищеты к 2015 году, что является одной из целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия. В соответствующих случаях национальные стратегии и планы устойчивого развития должны включать в себя строительство и модернизацию сельских дорог, которые следует проектировать и строить при активном участии местных жителей. В ходе этой работы следует оказать помощь местному населению в вопросах наращивания потенциала, а также техническую и финансовую помощь из внутренних и международных источников. Кроме того, требуют срочного внимания особые нужды наименее развитых и не имеющих выхода к морю разви-

вающихся стран, особенно в странах Африки к югу от Сахары, а также нужды малых островных развивающихся государств.

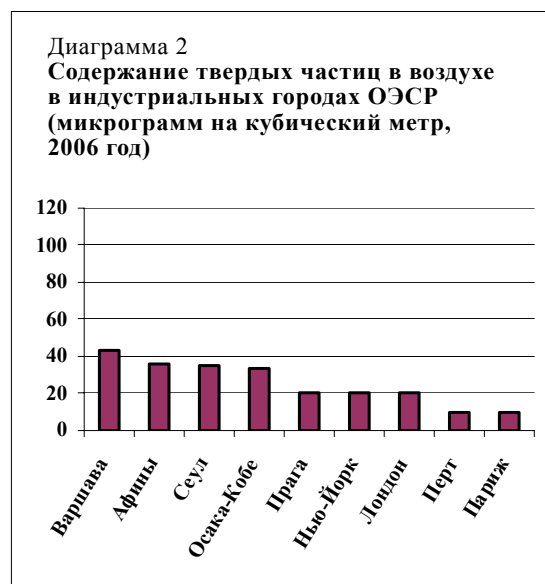
В. Содействие устойчивому развитию городского общественного транспорта

13. В развивающихся странах в транспортном секторе многих быстрорастущих мегаполисов и других городских районов имеется ряд серьезных нерешенных вопросов: неправильное планирование и неразвитые системы общественного транспорта приводят к экономическим потерям в результате транспортных пробок, большего расхода топлива и загрязнения воздуха, оказывая, ко всему прочему, негативное влияние на здоровье населения.

14. Данные, собранные информационной системой ВОЗ под названием «Рациональное использование воздушной среды в целях обеспечения здоровья в городах», говорят о низком качестве воздуха во многих городах, где содержание твердых частиц и оксидов азота и серы в несколько (до четырех) раз превышает рекомендуемые предельные уровни. На диаграммах 1 и 2 приводится сравнительный обзор локального загрязнения воздуха в отдельных городах.



Источник: Всемирный банк, 2010 год.



Источник: Всемирный банк, 2010 год.

15. Для решения все более сложных задач, связанных с работой городского транспорта, необходимо срочно принять ряд всеобъемлющих, согласованных и эффективных мер. Политика в этой области должна включать в себя комплекс мер: а) совершенствование и расширение менее дорогостоящих, безопасных, чистых, надежных, экономящих время и экологически безопасных систем городского общественного транспорта; б) содействие использованию немоторизованных видов транспорта в городских центрах, в том числе более широкое использование ходьбы пешком и езды на велосипеде при передвижении на короткие расстояния в хорошую погоду; в) продуманное регулирование исполь-

зования личного автотранспорта, а также транспортных средств коммерческих поставщиков городских транспортных услуг, в частности компаний, осуществляющих перевозки на небольших автобусах, микроавтобусах, такси, а также мотороллерных такси и велотакси; d) учет транспортных аспектов при территориальном планировании в целях развития более устойчивых систем городского транспорта в будущем путем снижения потребностей в поездках, а также сокращения внутригородских расстояний в городах, которые еще предстоит построить.

16. Во многих городах развивающихся стран городская администрация признала преимущества создания систем скоростного автобусного сообщения. Такие системы, отличительной чертой которых является наличие отдельной полосы для автобусов параллельно с местным транспортным потоком, уже используются в 152 городах. В отличие от систем легкорельсового транспорта и метрополитена системы скоростного автобусного сообщения гораздо менее капиталоемкие, но при этом они достигают примерно столь же высоких показателей эффективности перевозок. В самых современных системах скоростного автобусного сообщения используются автобусы низкопольной конструкции, оборудованные установками климат-контроля, применяется порядок предоплаты или постоплаты проезда и задействуются глобальные системы определения координат для информирования пассажиров о расчетном времени ожидания и пересадках. Современные системы скоростного автобусного сообщения позволяют перевозить в десять раз больше пассажиров, чем в случае использования разных видов транспорта.

17. Скоростное автобусное сообщение и другие системы городского общественного транспорта обеспечивают целый ряд прямых и косвенных преимуществ на местном, национальном и международном уровнях. Недавно проведенное исследование по Мехико, содержащее расчет издержек и выгод систем скоростного автобусного сообщения, показало, что сумма общественных благ, включая экономию времени, устранение потенциальных проблем для здоровья и сокращение затрат на топливо, намного больше стоимости таких систем. Кроме того, вложения в системы скоростного автобусного сообщения и другие объекты инфраструктуры городского общественного транспорта позволяют избежать существенного объема выбросов парниковых газов. В последнее время предпринят ряд инициатив, таких как международное партнерство в области экологически безопасного низкоуглеродного транспорта, а также исследований с целью изучения возможности включения систем скоростного автобусного сообщения и других проектов в сфере общественного транспорта в качестве соответствующих национальным условиям мер по смягчению последствий изменения климата, которые войдут в будущее соглашение по реагированию на изменение климата и в систему торговли квотами на выбросы.

18. Затраты на приобретение отдельных автобусов и на создание целых систем скоростного автобусного сообщения являются умеренными, однако развивающимся странам срочно требуется намного больше таких систем для решения усугубляющихся проблем городского транспорта. Для многих развивающихся стран системы скоростного автобусного сообщения будут доступны в экономическом плане лишь при условии оказания им внешней технической и финансовой помощи. Международные финансовые учреждения могли бы принять более активное участие в поддержке городских систем скоростного автобусного сообщения в развивающихся странах. Такие системы могут также

стать недорогостоящим способом устранения транспортных пробок в городах промышленно развитых стран.

19. В развивающихся странах растет также число городов, которые делают инвестиции в создание систем подземного или эстакадного городского легкорельсового транспорта, метрополитена и пригородного железнодорожного транспорта, несмотря на высокие первоначальные капитальные затраты. На начальном этапе новые системы с несколькими магистральными линиями могут значительно выиграть от использования стыковочных автобусов и единой системы тарифов в целях увеличения пассажиропотока. Во многих городах вследствие высокой стоимости строительства и использования частного финансирования тарифы метрополитенов остаются довольно высокими.

20. Опыт показывает, что частный сектор и государственно-частные партнерства могут сыграть важную роль в финансировании и управлении работой систем городского общественного транспорта. Вместе с тем развитие общественного транспорта будет успешным только при условии сохранения доступной платы за проезд, в том числе и для бедных слоев городского населения. Это подразумевает возможность выплаты субсидий предприятиям общественного транспорта за их вклад в охрану здоровья населения, а также за создаваемые ими социально-экономические и экологические блага.

21. Системы взимания платы за въезд в районы с ограниченным движением транспорта и за проезд по определенным дорогам, а также системы оплаты стоянки транспортных средств, подобные существующим в Сингапуре, Лондоне и Париже, зарекомендовали себя в качестве эффективных мер по снижению плотности автомобильного движения в городах. В некоторых городах, особенно там, где загрязнение воздуха создает серьезную угрозу для здоровья человека, были введены временные ограничения на использование легковых автомобилей (например, по определенным дням в неделю, номерным знакам или минимальному числу пассажиров). Все большую популярность приобретают мероприятия по запрещению автомобильного движения в установленные дни или по временному закрытию дорог для автотранспорта в пользу передвижения на велосипедах или пешком или для организации уличных базаров.

22. Хотя пассажирские микроавтобусы и такси могут способствовать перегруженности основных маршрутов, они выполняют важную и полезную функцию стыковки с системами общественного транспорта и должны быть надлежащим образом интегрированы в городскую транспортную систему при ее планировании. В городах из всех видов транспорта наиболее интенсивно используются такси. В тех городах, где загрязнение воздуха вызывает серьезную озабоченность, муниципалитеты могут пересмотреть формы лицензирования и регулирования пассажироперевозок на микроавтобусах и такси в целях повышения качества услуг, поощрения модернизации транспорта, обеспечения наиболее экономичного использования топлива, отслеживания транспортных тарифов, сокращения выбросов выхлопных газов автотранспортными средствами и обеспечения достаточной, но не чрезмерной конкуренции, особенно между государственными и частными компаниями¹.

¹ Варианты политики и практический опыт в деле обеспечения устойчивого развития городского транспорта путем модернизации и повышения экологической безопасности микроавтобусов и такси будут обсуждаться на межсессионном региональном совещании

23. Поощрение пешеходного и велосипедного движения в центре города и в городских районах требует выделения отдельных велосипедных полос движения, без которых велосипедное движение может быть небезопасным. Это должно подкрепляться достаточным количеством стоянок для велосипедов; не менее важны и нормативные акты, регулирующие такие инициативы. Необходимо уделять больше внимания инвестициям в дорожное строительство, предусматривающее, в частности, создание инфраструктуры для немоторизованных видов транспорта. Растет число городов, в том числе в развивающихся странах, в которых создаются системы велопроката. Велопрокат, как и краткосрочный прокат автомобилей или совместное использование автомобилей, способствует повышению экологически безопасной мобильности.

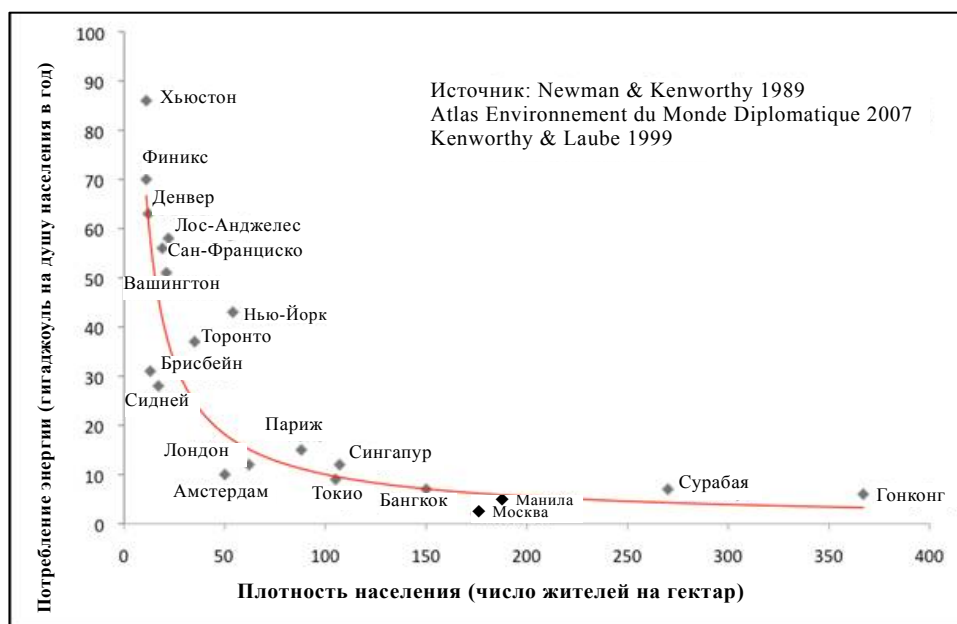
24. Принятие решений по вопросам транспортной политики, инфраструктуры и услуг находится в основном в ведении городских администраций, муниципалитетов и других местных органов власти. С 1990 года Международный совет по местным экологическим инициативам (МСМЭИ) содействует обмену опытом между городскими администрациями и другими местными органами власти, в том числе в области развития экологичного транспорта. Климатическая инициатива крупных городов под названием “C40 cities initiative”, поддерживаемая климатической инициативой Фонда Клинтона, также признает важную роль городов в разработке экологичного транспорта и в смягчении последствий изменения климата.

25. При осуществлении городского планирования следует в полной мере учитывать аспекты всеобъемлющего устойчивого развития и транспортные вопросы, обеспечивая им необходимую политическую и нормативную поддержку. Учитывая усложняющиеся проблемы урбанизации, надо помнить, что особое значение имеет интеграция городского и транспортного планирования. Согласно прогнозам, население мира будет и далее увеличиваться, особенно в развивающихся странах. В то же время ожидается, что во многих развивающихся странах сохранится миграция из сельских районов в городские. К 2025 году в существующих и новых городах будет проживать на один миллиард человек больше, чем сейчас. Поэтому правильное планирование развития городов абсолютно необходимо.

26. Чтобы быть экономически эффективными, системам городского общественного транспорта требуется определенная минимальная плотность населения и определенный спрос на услуги общественного транспорта. Это может быть достигнуто путем проведения соответствующей политики землепользования, развития смешанного землепользования и путем обеспечения средней или высокой плотности населения вдоль основных транспортных коридоров.

группы экспертов, которое будет проводиться совместно Программой по подготовке инженеров-проектировщиков транспортных средств Института им. Альберто Луиса Коимбры при Федеральном университете Рио-де-Жанейро и Департаментом по экономическим и социальным вопросам Секретариата и состоится в Рио-де-Жанейро, Бразилия, в апреле 2011 года.

Диаграмма 3

Плотность населения в городах и энергопотребление на транспорте

27. На диаграмме 3 прослеживается четкая взаимосвязь между плотностью населения и потреблением энергии в транспортном секторе на душу населения. Чем выше плотность городского населения, тем ниже потребление энергии городским транспортом на душу населения. В целях обеспечения долгосрочной экологичности градостроители могут ориентироваться на плотность городского населения в жилых районах, превышающую 50 жителей на гектар; в этом случае можно ожидать, что годовое потребление энергии городским транспортом на душу населения будет ниже 20 гигаджоулей, при условии наличия надлежащего общественного транспорта и при использовании немоторизованных и/или общественных видов транспорта для совершения по крайней мере 40 процентов поездок.

28. Для проведения в жизнь более экологичной политики развития городов и для практического применения эффективных моделей городского транспорта с низким потреблением энергии большое значение будет иметь непрерывный обмен опытом между специалистами, а также наращивание потенциала для аттестации и повышения квалификации градостроителей и планировщиков систем городского транспорта в развивающихся странах.

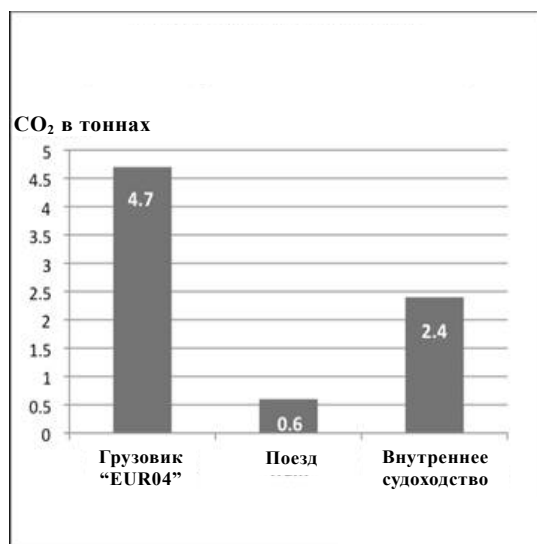
С. Содействие переходу на другие виды транспорта

29. Прогнозируемый дальнейший рост численности населения и экономической активности приведет к значительному увеличению мобильности и спроса на транспортные услуги, особенно в развивающихся странах. Таким образом, для долгосрочного развития транспортных систем потребуются согласованные

усилия по систематическому переходу на другие виды транспорта — от личного транспорта к общественному, от энергоемких к низкоуглеродным видам транспорта.

Диаграмма 4

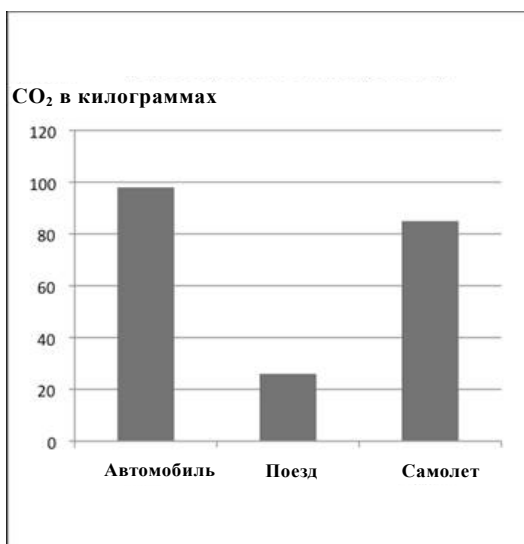
Выбросы CO₂ грузовым транспортом
(100 тонн груза, Базель-Роттердам, 700 км)



Источник: Международный железнодорожный союз, 2008 год

Диаграмма 5

Выбросы CO₂ пассажирским транспортом
(1 человек, Берлин-Франкфурт, 545 км)



Источник: Международный железнодорожный союз, 2008 год

30. В густонаселенных городских районах и центрах городов, при наличии соответствующей инфраструктуры и поддержки, пешеходное и велосипедное движение и общественный транспорт должны стать предпочтительными видами передвижения. При высоком объеме пассажирских и грузовых перевозок на дальние расстояния или между торговыми центрами и городами экологически предпочтительными вариантами зачастую являются железнодорожные и водные перевозки.

31. Там, где существует соответствующая развитая транспортная инфраструктура, низкоуглеродными вариантами пассажирских или грузовых перевозок являются железнодорожные и водные перевозки. В Европе железнодорожный транспорт дает в 3–10 раз меньше выбросов CO₂, чем наземный или воздушный транспорт. В то время как доля железнодорожных перевозок составляет от 7 до 10 процентов, доля выбросов железнодорожного транспорта в выбросах всего транспортного сектора Европейского союза составляет менее 2 процентов. Кроме того, в рамках своей политики и своих программ устойчивого развития предприятия железнодорожной отрасли Европейского союза взяли на себя обязательство сократить определенные выбросы железнодорожного транспорта на 30 процентов за период с 1990 по 2020 год.

32. Ожидая дальнейшего роста спроса на перевозки, железнодорожные ведомства Бразилии, Китая, Индии и ряда других развивающихся стран финансируют или планируют модернизацию и расширение железнодорожных сетей,

включая некоторые самые современные скоростные и высокоскоростные железнодорожные магистрали, соединяющие центры крупных городов. Инвестиции в строительство новых железных дорог могут оказаться весьма значительными, но в долгосрочной перспективе могут принести значительную экономическую, социальную и экологическую пользу. Следует продолжить изучение возможностей расширения международного сотрудничества и сотрудничества Юг-Юг в создании современных междугородних и высокоскоростных железнодорожных магистралей, в том числе для предлагаемого трансграничного железнодорожного сообщения.

33. При наличии достаточно развитого водного транспорта и подходящих водных акваторий внутреннее и прибрежное судоходство может удовлетворить спрос на перевозки, часто при сравнительно низких эксплуатационных расходах и тарифах. Увеличение размеров судов и использование буксиров-толкачей и караванов судов может снизить стоимость внутренних и прибрежных морских перевозок, сделав их достаточно приемлемым видом транспорта, в частности для перевозки насыпных и наливных грузов или контейнеров. Вместе с тем необходимо применять жесткие нормы выбросов для борьбы с загрязнением воздуха при сжигании мазута; следует также тщательно оценить потенциальную уязвимость внутреннего водного транспорта в условиях изменения климата². Кроме того, в малых островных развивающихся государствах транспортная инфраструктура, особенно порты и прибрежные дороги, подвержена таким стихийным бедствиям, как цунами, а также негативным последствиям изменения климата.

D. Совершенствование транспортных технологий и систем

34. Необходимо в срочном порядке увеличить государственные и частные инвестиции в научно-исследовательские и конструкторские разработки по новым низкоуглеродным транспортным технологиям и обеспечить их передачу развивающимся странам.

35. Большинство стран, производящих автомобили, также регулирует качество топлива, топливную экономичность и эмиссию для транспортных средств. Хотя стандарты, правила и протоколы испытаний варьируются от страны к стране, их цели совпадают и включают: а) сдерживание роста потребления моторного топлива; б) уменьшение зависимости от импорта энергоносителей; и с) обеспечение качества воздуха в городах. Опыт показал, что обязательные стандарты топливной экономичности и обязательные периодические инспекции автотранспортных средств и проверки объема выбросов могут стать полезными и эффективными средствами пресечения растущего использования топлива и улучшения качества воздуха в городах при условии, что действующие правила эффективно применяются и соблюдаются.

36. В мае 2009 года президент Соединенных Штатов Америки одобрил новую национальную политику, направленную на повышение топливной экономичности и сокращение выбросов парниковых газов для всех новых автомобилей и грузовиков, продаваемых в Соединенных Штатах. По прогнозам, новые стан-

² Более подробное обсуждение перспектив речного транспорта см. в P. Gernot, "Sustainable transport: a case study of Rhine navigation", *Natural Resources Forum*, vol. 34, No. 4 (November 2010), pp. 236–254.

дарты, применимые к моделям 2012–2016 годов выпуска и в конечном счете требующие соответствия стандарту среднего уровня расхода топлива в 35,5 миль на галлон к 2016 году, позволят сэкономить 1,8 млрд. баррелей нефти за весь срок осуществления этой программы и приведут к экономии топлива в среднем более чем на 5 процентов в год и к сокращению выбросов парниковых газов примерно на 900 млн. метрических тонн.

37. При участии ЮНЕП было начато осуществление Глобальной инициативы по экономии топлива и программы по снижению расхода топлива автомобилями на 50 процентов к 2050 году под названием «50 к 50» с целью поощрения дальнейших научных исследований, обсуждений и действий по повышению топливной экономичности во всем мире. Эта инициатива служит важным форумом для обсуждения политики, в котором участвуют представители ведущих автопроизводителей. Она также оказывает поддержку развивающимся странам в разработке их собственной политики в этой сфере.

38. Партнерство в интересах применения экологически чистых видов топлива и транспортных средств, в котором участвует Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде, с успехом оказывает помощь многим развивающимся странам в уменьшении загрязнения воздуха по вине автотранспорта посредством пропаганды применения неэтилированного, низкосернистого топлива и более экологичных автомобильных стандартов и технологий. Обеспечение соблюдения стандартов качества топлива и повышение его качества могут существенно снизить загрязнение воздуха в городах. Во многих развивающихся странах качество воздуха в городах все еще зачастую ниже нормы, которую рекомендует ВОЗ.

39. Некоторые развивающиеся страны в большом количестве импортируют поддержанные, порой даже старые автомобили, которые могут оказаться небезопасными и неэффективными. Регулирование торговли поддержанными автомобилями является одним из важных вариантов политики, особенно для развивающихся стран.

40. Сжатый природный газ — предпочтительная альтернатива для дизельных двигателей в условиях городского движения. Такой газ имеет сравнительно низкий уровень эмиссии, включая выброс оксидов азота. Кроме того, двигатель на природном газе работает заметно тише. Еще одним фактором в пользу оснащения коммерческих транспортных средств двигателями на природном газе является снижение выбросов CO₂ на пути от скважины до автомобиля на 25 процентов и относительное богатство запасов природного газа. Относительно низкие цены на природный газ также позволяют снизить эксплуатационные расходы. Во многих странах сжатый природный газ используется в качестве топлива для общественных автобусов, такси и других коммерческих транспортных средств, обслуживающих городские районы.

41. Биотопливо, производимое экологически безопасным образом, может также содействовать диверсификации источников энергии и материалов. В настоящее время на долю биотоплива приходится около 2 процентов мирового потребления топлива транспортом. Растет число стран, которые стимулируют производство биодизеля и этанола путем субсидирования, снижения налогового бремени и принятия нормативных актов об обязательном смешении биотоплива с бензином или дизельным топливом. Однако лишь немногие страны

имеют благоприятные климатические условия и земельные и водные ресурсы, необходимые для широкомасштабного производства биотоплива.

Вставка 3

Диверсификация моторного топлива: программа производства этанола в Бразилии

Уже многие годы правительство Бразилии уделяет большое внимание поощрению использования возобновляемых источников энергии, включая производство и использование биотоплива. В настоящее время существует около 325 заводов, осуществляющих переработку 425 млн. тонн сахарного тростника в год, половина из которых используется для производства этанола. На этих заводах производят сахар, этанол и электроэнергию из жома тростника. Почти две трети этанола производится в штате Сан-Паулу, где расположено большинство крупных заводов. В 2006 году из урожая, собранного на 2,9 млн. гектаров земли, было изготовлено около 17,8 млрд. литров этанола. В Бразилии программа по производству этанола, при весьма конкурентоспособной цене этанола, позволяет использовать его в качестве топлива для автотранспортных средств этой страны, заменяя при этом примерно 40 процентов бензина. Программа по производству этанола в значительной степени способствовала не только экономическому развитию страны и экономии иностранной валюты, но и сокращению выбросов парниковых газов в Бразилии.

Источник: Rodrigo Augusto Rodrigues and José Honório Accarini, "Brazil's bio-diesel program" (2008); and José Goldemberg, "The Brazilian biofuels industry" (2008).

42. В последние годы все большее число автомобилестроительных компаний объявляет о планах производства гибридных автомобилей и электромобилей или о начале такого производства, преимущественно для использования таких автомобилей в городах. В Китае, а также во все большем числе других стран, стали популярными электрические велосипеды. Электрические транспортные средства производят мало шума, не делают никакой эмиссии в период эксплуатации и, как следствие, пользуются популярностью как средства для использования в помещениях (например, в больницах, аэропортах, выставочных залах или аналогичных учреждениях) и в природных заповедниках. Некоторые производители автотранспортных средств также успешно опробовали и продемонстрировали транспортные средства, работающие на водородных топливных элементах и не производящие выбросов.

43. При оценке вариантов снижения выбросов парниковых газов необходимо учитывать воздействие на протяжении всего цикла. Электроэнергия и водород открывают значительные перспективы «деуглеродизации» транспортных энергосистем, однако снижение выбросов углерода в рамках всего цикла зависит от технологий получения электроэнергии и водорода. Поэтому более широкое применение электрических и водородных технологий на личном автотранспорте может быть приемлемым в долгосрочной перспективе только при условии,

что такие будущие системы будут все в большей степени полагаться на возобновляемые источники энергии.

44. Кроме того, постепенный переход к более широкому использованию электромобилей будет содействовать устойчивому развитию только в том случае, если аккумулирующие энергию батареи, установленные на автомобиле, будут недорогими и если растущее количество лития, содержащегося в таких батареях, будет производиться без ущерба для окружающей среды.

45. В рамках Совещания группы старших экспертов по рациональному освоению литиевых ресурсов в Латинской Америке на тему «Возникающие вопросы и возможности», организованного совместно Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна и Департаментом по экономическим и социальным вопросам Секретариата, состоявшегося в Сантьяго в ноябре 2010 года, была предоставлена возможность для обмена информацией и проведения всестороннего анализа различных экономических, социальных и экологических аспектов производства карбоната лития. Совещание пришло к выводу, что литий можно добывать из мокрого солончака и его раствора с использованием различных экологически чистых технологий. Существуют большие потенциальные возможности использования ресурсов, в частности в так называемом «литиевом треугольнике», который включает в себя Чили, Аргентину и Многонациональное Государство Боливия. Участники совещания сделали вывод, что нехватки мировых поставок лития не прогнозируется, а также призвали все страны, производящие ионно-литиевые батареи, своевременно запланировать и разработать надлежащие системы переработки вторсырья, а также соответствующую законодательную базу.

46. Существует острая необходимость в инновациях, позволяющих повысить безопасность, скорость, экономическую доступность и экологичность транспорта. Новые информационные технологии, такие как глобальные системы определения координат и интеллектуальные транспортные системы (например, «умные» автострады), дают много возможностей для оптимизации транспортных потоков, сокращения загрязнения окружающей среды и повышения безопасности дорожного движения. Следует активнее стимулировать отечественные разработки в развивающихся странах.

47. Чистое топливо, альтернативные транспортные средства и передовые информационные технологии имеются главным образом в промышленно развитых странах. В большинстве развивающихся стран финансовых средств, необходимых для исследований и технологических разработок, мало или нет совсем. Для создания экологически безопасных транспортных систем во всех странах потребуется гораздо более широкая передача экологически чистых транспортных технологий развивающимся странам.

Е. Повышение безопасности транспорта

48. Безопасность является одним из важных аспектов долговременного развития транспорта. Ежегодно 1,2 миллиона человек гибнут и еще 50 миллионов человек получают травмы в результате дорожно-транспортных происшествий; около 90 процентов таких аварий происходит в странах с низким и средним уровнем дохода. По оценкам, содержащимся в докладе ВОЗ, ежегодные экономические потери, связанные с дорожно-транспортными травмами, составляют

около 518 млрд. долл. США и приносят государствам убытки, составляющие от 1 до 3 процентов их валового национального продукта. Если не будут приняты немедленные меры, к 2030 году, как ожидается, дорожно-транспортные происшествия выйдут на пятое место в мире в списке причин смерти.

49. На своей шестьдесят четвертой сессии Генеральная Ассамблея приняла резолюцию 64/255 по повышению безопасности дорожного движения во всем мире. В этой резолюции Генеральная Ассамблея приветствует декларацию, принятую на первой Всемирной конференции по безопасности дорожного движения, которая проходила в Москве 19 и 20 ноября 2009 года, и провозглашает 2011–2020 годы Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения; всем государствам-членам было предложено поставить свои собственные задачи по снижению дорожно-транспортного травматизма на национальном уровне, разработать национальные стратегии и осуществить соответствующие нормативные инициативы, в том числе правила, касающиеся использования ремней безопасности, средств безопасности для детей, шлемов, управления транспортным средством в нетрезвом состоянии и превышения скорости. Большое значение для безопасности дорожного движения имеют также регистрация транспортных средств и водителей, обучение и проведение инспекций.

III. Создание благоприятных условий для осуществления

A. Увеличение инвестиций в транспортную инфраструктуру и в сферу транспортных услуг

50. Для дальнейшего развития глобализации и торговли потребуются больше инвестиций в транспортную инфраструктуру, а также в транспортные объекты и услуги, чтобы сделать их экологически безопасными. В большинстве случаев создание инфраструктуры общественного транспорта и ее содержание и развитие финансируются из бюджетов центральных, провинциальных и местных органов власти, а также частным сектором. В дополнение к национальным банкам развития и компаниям, занимающимся развитием транспорта, все более важную роль должны играть международные финансовые учреждения.

51. При обычном кредитовании и финансировании проектов Группой Всемирного банка и региональными банками развития обычно основное внимание уделялось дорожно-транспортной инфраструктуре, на долю которой приходилось, как правило, не менее 75 процентов всего финансирования транспортных проектов. В 2010 финансовом году кредитование транспортного сектора Всемирным банком составило 9,4 млрд. долл. США, что на 43 процента больше, чем в 2009 году. Недавно Группа Всемирного банка приняла новую стратегию финансирования транспортных проектов, в рамках которой, как прогнозируется, большее внимание будет уделяться безопасности транспорта, системам городского транспорта, а также экологическим и социальным аспектам. В настоящее время Всемирный банк поддерживает более 200 транспортных проектов в развивающихся странах на сумму чистых обязательств, равную 34 млрд. долл. США, что составляет 21 процент портфеля проектов Банка.

52. Как правило, на развитие низкоуглеродного транспорта выделяются лишь ограниченные финансовые ресурсы. Существуют значительные методологиче-

ские трудности в деле выявления и измерения потенциального смягчения негативных экологических последствий, которое достигается путем осуществления конкретных транспортных стратегий и проектов. Кроме того, зачастую отсутствуют данные, необходимые для измерения, составления отчетности и проверки эффективности мер по смягчению негативных экологических последствий. В результате этого проектам по созданию экологического транспорта до сих пор оказывается весьма ограниченная финансовая поддержка, несмотря на тот факт, что транспорт все быстрее превращается в главный источник выбросов парниковых газов. Финансирование транспортных проектов Глобальным экологическим фондом также является весьма ограниченным. Кроме того, срочно требуется более значительная финансовая поддержка для обеспечения инвестиций в экологически безопасные низкоуглеродные виды транспорта в развивающихся странах.

53. Недавно была завершена реализация ряда крупных проектов развития транспортной инфраструктуры; кроме того, многие проекты находятся на стадии осуществления или планирования, в том числе строительство и модернизация дорог и автострад, железных дорог, мостов, тоннелей, морских портов и сухопутных терминалов, аэропортов, каналов, водных путей и трубопроводов. Для обеспечения долгосрочной целесообразности таких инвестиций по-прежнему решающее значение имеет комплексное и всеобъемлющее техническое и финансовое планирование, включая детальное изучение социальных и экологических последствий.

54. Для планирования долгосрочного развития транспортных систем, включая дальние трансграничные транспортные коридоры, необходима хорошо скоординированная интеграция смешанных перевозок. Строительство или расширение новых портов или аэропортов должно сопровождаться соответствующей модернизацией транспортной инфраструктуры и сферы транспортных услуг в тех районах, которые с ними связаны.

55. Транспортные технологии и торговые потоки меняются с течением времени. В условиях быстрого роста воздушных перевозок пропускная способность аэропортов, расположенных в черте города, быстро перестает соответствовать потребностям. В связи с ростом контейнерных перевозок многие внутригородские терминалы также уже не имеют достаточных площадей, необходимых для расширения. Вместе с тем перенос транспортной деятельности за черту города может открыть хорошие перспективы для городской перепланировки, например благодаря преобразованию бывших причалов и складов в жилые, торговые или рекреационные зоны и сооружения.

56. При планировании и строительстве транспортной инфраструктуры необходимо прогнозировать потенциальные долгосрочные изменения. Речной транспорт, водные пути, каналы и гавани могут испытывать на себе последствия засухи, наводнения, повышения уровня моря или изменения в количестве осадков. Следовательно, необходимо обеспечить правильное и экологически безопасное управление водными ресурсами.

57. Более 90 процентов объема мировых торговых перевозок приходится на морской транспорт. За последние два десятилетия наблюдался постоянный рост среднего размера и вместимости новых судов. Водный транспорт представляет собой относительно эффективный вид транспорта со сравнительно низким уровнем энергопотребления и выбросов CO₂ на единицу грузовых пе-

ревозок; тем не менее все еще надо вести работы по улучшению качества топлива. В настоящее время в целях содействия глобальной торговле несколько стран, включая Панаму, инвестируют в расширение транспортной инфраструктуры. После завершения работ расширенный Панамский канал значительно упростит проход судов, в том числе самых крупнотоннажных.

58. Отступающие полярные льды могут привести к появлению новых судоходных коридоров в арктических водах, пригодных для коммерческих перевозок, в результате чего расстояние между портами в Северо-Восточной Азии и портами в Северной и Центральной Европе или на восточном побережье Северной Америки может сократиться на 4000 морских миль. Дальнейшие международные совместные исследования могли бы облегчить анализ потенциальных будущих благ и необходимых мер предосторожности по охране окружающей среды.

59. Внутренний и международный туризм является быстроразвивающейся сферой услуг, в которой создаются рабочие места и появляются возможности получения дохода. Однако туризм зачастую ассоциируется с высоким уровнем потребления энергии. С ростом экологической осведомленности все в большем числе стран растет популярность экологически безопасных видов путешествий и досуга, включая пеший туризм, велотуризм и греблю. Это касается в первую очередь Европы с ее довольно значительными государственными инвестициями в необходимую инфраструктуру, включая короткие и длинные пешие тропы, велосипедные дорожки и другие объекты отдыха и досуга. Агро- и экотуризм может в значительной степени способствовать оживлению экономической активности в сельских и отдаленных районах и тем самым внести свой вклад в обеспечение устойчивого развития.

В. Разработка последовательной политики, углубление интеграции и повышение активности заинтересованных сторон

60. У большинства правительств имеется множество вариантов и инструментов прямого и косвенного влияния на принятие решений, касающихся транспорта и мобильности, предпринимателями и потребителями. Важно обеспечить, чтобы эта политика, включая финансовую политику, например налогообложение и субсидирование, была последовательной и согласованной.

61. Поскольку ответственность за различные элементы транспортной системы несут местные, региональные или центральные государственные и полугосударственные учреждения, принятие решений по инвестициям в транспортный сектор зачастую является децентрализованным. Межучрежденческое сотрудничество имеет большое значение для обеспечения экономически эффективного планирования и рационального инвестирования, особенно в ситуациях, когда институциональные мандаты, цели и повестки дня различаются.

62. В августе 2010 года 22 азиатские страны одобрили Бангкокскую декларацию на период до 2020 года: цели создания экологически безопасного транспорта на период 2010–2020 годов, в которой перечислены 20 мер, ориентированных на согласованное и комплексное развитие экологически безопасного транспорта в регионе, включая расширение доступа для товаров и услуг, уве-

личение доли немоторизованного транспорта, общественного транспорта, железнодорожных и водных перевозок, а также снижение энергоемкости и интенсивности выбросов по вине транспортных средств³.

63. В регионе Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Общеввропейская программа по транспорту, окружающей среде и охране здоровья объединяет представителей соответствующих министерств и другие заинтересованные стороны. План работы этой программы на 2009–2014 годы направлен на поддержку национальных действий и международного сотрудничества в разработке платформы действий для: а) привлечения и поддержки инвестиций в области окружающей среды и безопасных для здоровья перевозок; b) повышения возможностей интеграции политики в области транспорта, здравоохранения и окружающей среды; с) обмена передовым опытом и его распространения; и d) укрепления механизмов мониторинга и отчетности в процессе осуществления.

64. Многие инструменты финансовой политики, включая налогообложение и субсидирование, могут существенно повлиять на транспортные тарифы, издержки и цены на топливо и транспортные средства и, таким образом, должны применяться очень последовательно, согласованно и в соответствии с требованиями рынка. Важно избегать ситуаций, в которых результаты применения одной меры противоречат намечаемым результатам другой меры.

65. Существует мнение, что инвестиции в создание и эксплуатацию системы общественного транспорта, в том числе в городах, требуют больших субсидий, некоторые из которых не всегда бывают оправданными. Но при обсуждении государственной политики зачастую игнорируется тот факт, что существует много крупных скрытых субсидий в пользу владельцев личных автомобилей в городских районах⁴.

66. На общественный транспорт, особенно на общественные автобусы, часто навешивается ярлык «транспорта для бедняков». Крайне важно обеспечить безопасность, чистоту, скорость, экологическую безопасность и финансовую доступность городского общественного транспорта. В идеале тарифы на общественный транспорт должны быть ниже, чем минимальные издержки, связанные с использованием личного автотранспорта. Только там, где эти условия выполнены, можно ожидать, что общественный транспорт станет предпочтительным для всех видов транспорта.

67. Разработка транспортной политики обычно затрагивает интересы многих сторон, которые могут поддерживать конкретные меры или проекты в транспортной сфере или быть против них. Для обеспечения признания и общественной поддержки решений по осуществлению проектов большое значение имеют транспарентность процесса принятия решений и участие в нем широких слоев населения. Если общественность явно получает блага от политики или осуществления проекта в области общественного транспорта или инфраструктуры, лица, которым будет при этом нанесен ущерб, должны обязательно получить компенсацию на справедливой и транспарентной основе.

³ См. www.uncrd.or.jp.

⁴ См. International Council for Local Environmental Initiatives, “Hidden subsidies for urban car transportation: public funds for private transport” (Freiburg, Germany, ICLEI European Secretariat, 2005).

С. Упрощение процедур международной торговли и сотрудничества в области транспорта

68. Вследствие своего географического положения, из-за которого не имеющие выхода к морю развивающиеся страны не имеют прямого доступа к морской торговле, у таких стран меньше возможностей для развития, и этот фактор усугубляется удаленностью от крупных международных рынков, обременительными процедурами транзита, неадекватностью транспортной инфраструктуры и зависимостью от инфраструктуры и качества работы учреждений в прибрежных странах транзита. Эти проблемы не только влияют на экономический рост, но и серьезно воздействуют на социальные и экологические аспекты развития, в том числе на достижение целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

69. Общая цель Алматинской программы действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита, принятой в 2003 году, заключается в формировании партнерских отношений в целях решения особых проблем стран, не имеющих выхода к морю. В Программе признается непосредственная взаимосвязь между транспортом, международной торговлей и экономическим ростом, с одной стороны, и достижением целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия — с другой. В ней ставится цель обеспечить более всестороннюю и более эффективную интеграцию не имеющих выхода к морю развивающихся стран в глобальную экономику путем принятия конкретных мер всеми заинтересованными сторонами в пяти приоритетных областях: а) ключевые вопросы транзитной политики; б) развитие и обслуживание инфраструктуры; в) международная торговля и содействие развитию торговли; г) международная поддержка; е) осуществление и обзор.

70. Согласно положениям соответствующих резолюций Генеральной Ассамблеи, включая резолюцию 64/214, вопросы, касающиеся использования транзитного и наземного транспорта 30 развивающимися странами Африки, Азии и Латинской Америки, не имеющими выхода к морю, периодически рассматриваются Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам и секретариатом ЮНКТАД. Ряд новых исследований показал, что недавний глобальный финансово-экономический кризис наиболее серьезно сказался именно на многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, затронув в том числе их минимальные объемы экспорта готовой продукции.

71. Зачастую на малых островных развивающихся государствах и на перспективах их устойчивого развития также негативно сказывается отсутствие эффекта масштаба в области торговли и транспорта, что приводит к увеличению удельных транспортных издержек, которые, в свою очередь, приводят к снижению объемов торговли. Низкие объемы торговли нередко не оправдывают инвестиций в технологии и транспортную инфраструктуру. Для решения этих взаимосвязанных проблем малые островные развивающиеся государства должны получить немедленную существенную международную поддержку, в том числе в виде сохранения преференциального доступа на рынки для их экс-

порта, субсидирования или льготного финансирования перевозок, информационных технологий и оборудования связи, а также помощи в скорейшем переходе на возобновляемые источники энергии, переключении на экологически безопасный туризм и в более эффективном использовании потенциала островных культур.

72. Важную роль в укреплении устойчивого развития и сотрудничества на региональном уровне играют межправительственные соглашения о трансграничных автомобильных и железнодорожных транспортных сетях и соответствующие соглашения об упрощении процедур торговли, такие как те, которые координируются Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана, Экономической и социальной комиссией для Западной Азии и ЕЭК. Было предложено предпринять аналогичные усилия для обеспечения поддержки межправительственного и межучрежденческого сотрудничества в Африке с целью разработки и заключения межправительственного соглашения о трансафриканской автострате.

73. После подготовительной работы, проводимой под эгидой Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли, в декабре 2008 года Генеральная Ассамблея приняла Конвенцию о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов. Эта Конвенция (также именуемая «Роттердамские правила»), требующая 20 ратификаций для вступления в силу, была открыта для подписания на специальной конференции по подписанию, которая состоялась в сентябре 2009 года в Роттердаме, Нидерланды. Политикам надо будет рассмотреть вопрос о преимуществах Конвенции и решить, соответствует ли она их ожиданиям.

D. Содействие занятости, развитию и устойчивому экономическому подъему

74. Транспорт дает работу миллионам людей во всем мире. Все отрасли, связанные с транспортом, в том числе автомобильная промышленность, а также занятость в этих отраслях, серьезно пострадали от глобального финансово-экономического кризиса 2009 года, который привел к значительному снижению объемов мирового производства и международной торговли и резкому сокращению экспорта — сначала в развитых, а затем и в развивающихся странах. В результате этого многие работники транспортного сектора лишились своих рабочих мест и доходов. Хотя, как представляется, государственному вмешательству в форме дефицитного финансирования для обеспечения экономического подъема и в форме комплексов стимулирующих мер удалось предотвратить худшие из возможных последствий в краткосрочной перспективе, долгосрочные последствия для транспорта по-прежнему неизвестны.

75. Некоторые экономисты считают, что потребуются новые комплексы мер экономического стимулирования для поддержки постепенного оживления мировой экономики. Для содействия общему устойчивому развитию крайне важно, чтобы все более значительная доля стимулирующего финансирования направлялась на разработку и осуществление программ общественного транспорта и более экологических транспортных технологий вместо финансирования только программ развития обычной транспортной инфраструктуры, имеющей высокую степень готовности. Программы экономического стимулирования

должны обеспечивать возможности для создания новых экологических рабочих мест в транспортном секторе⁵.

Е. Разработка транспортной политики с учетом проблемы изменения климата

76. Для смягчения последствий изменения климата и повышения эффективности важно разорвать взаимосвязь между развитием транспорта и уровнем энергопотребления. Учитывая наблюдаемую в последнее время нестабильность международных цен на энергоносители, переход на альтернативные виды топлива, производимого экологически безопасным образом, в том числе сжатого природного газа, этанола и биодизеля, может привести к диверсификации видов транспортного топлива, а это является одним из многочисленных вариантов создания экологически безопасной транспортной системы. Надо также использовать более чистые ископаемые виды топлива.

77. Ускорение модернизации транспорта и пересмотр концепции мобильности, включая расчет на предоставление транспортных услуг и содействие развитию экологически безопасных видов транспорта, могут ограничить прогнозируемое увеличение выбросов парниковых газов и способствовать устойчивому развитию.

78. ЕЭК и ее Комитет по внутреннему транспорту учредили Всемирный форум по согласованию правил в отношении автотранспортных средств, в ведении которого находятся три важных международных соглашения, принятых в 1958, 1997 и 1998 годах, касающиеся единообразных предписаний для колесных транспортных средств, оборудования и частей, периодических технических осмотров, и глобальных технических правил для колесных транспортных средств. В настоящее время Всемирный форум и его шесть вспомогательных рабочих групп по проблемам энергии и загрязнения, по общим вопросам безопасности, по вопросам торможения и ходовой части, по вопросам освещения и световой сигнализации, по вопросам шума, и по вопросам обеспечения пассивной безопасности активизируют свою деятельность по разработке общих глобальных методик, циклов испытания и методов измерения для легких транспортных средств, включая выбросы CO₂. Большинство стран-производителей автотранспортных средств, в том числе такие развивающиеся страны, как Бразилия, Китай, Индия, Малайзия, Мексика, Таиланд и Южная Африка, активно участвуют в заседаниях этого Форума, который может внести крупный вклад в повышение экологичности транспорта.

79. Добровольные программы и меры по нейтрализации углеродной эмиссии, образующейся в результате транспортной деятельности, путем приобретения единиц сертифицированных сокращений выбросов могут эффективно дополнить стратегию перехода на экологически безопасные виды транспорта. Частные добровольные покупки квот на выбросы углерода могут обеспечить финансирование или совместное финансирование природоохранных проектов и проектов по сокращению выбросов парниковых газов, в том числе в разви-

⁵ Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), Meeting of the OECD Council at the Ministerial Level (Paris, 27-28 May 2010), *Interim Report of the Green Growth Strategy: Implementing our commitment for a sustainable future*.

вающихся странах. Около 30 авиакомпаний, многие туроператоры и растущее число гостиничных сетей предлагают туристические услуги с нулевым балансом выбросов углерода. В дальнейшем следует регулярно включать в программы развития экологически безопасного туризма инициативы по компенсации выбросов углерода.

80. Внебюджетная поддержка, оказываемая странами-донорами, также позволила Организации Объединенных Наций провести ряд конференций с низким или нулевым выбросом углерода, в частности конференций, координируемых секретариатом Рамочной конвенции об изменении климата Организации Объединенных Наций и ЮНЕП. Комиссия может пожелать обсудить решение о том, чтобы обратиться к секретариату с просьбой организовать, когда это возможно, компенсацию выбросов углерода, вызванных поездками на ее будущие сессии.

IV. Перспективы

81. Решение осложняющихся транспортных проблем становится все более необходимым. Развитие транспортной инфраструктуры зачастую требует проведения длительных подготовительных работ, принятия дальновидных решений и тщательного и комплексного планирования, а также значительных инвестиций. В то же время транспортная инфраструктура рассчитана на длительное пользование и может предоставлять услуги и приносить пользу в течение десятилетий или даже поколений. Правильная и эффективная политика и практическая работа могут способствовать расширению сети транспорта и росту мобильности в целях искоренения нищеты, развития более экологичной экономики и построения более гарантированного будущего для всех.

82. Важнейшие экономические, социальные и экологические соображения обязательно должны учитываться при планировании развития транспорта и принятии соответствующих решений, так же, как и три основных элемента устойчивого развития. Национальная и международная политика и принятие решений по вопросам транспорта должны соответствовать и содействовать основополагающим принципам устойчивого развития, воплощенным в Рио-де-Жанейрской декларации по окружающей среде и развитию. Усилия по повышению экологичности транспорта и мобильности должны внести свой вклад в осуществление Десятилетней рамочной программы по моделям устойчивого потребления и производства.

83. Невыгодное географическое положение многих наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств, которое ограничивает их участие в международной торговле и в процессах устойчивого развития в результате сравнительно высоких транспортных издержек, обусловленных большими расстояниями, сложной организацией перевозок и небольшим объемом торговли, должно учитываться в ходе соответствующих торговых переговоров и в соглашениях о техническом сотрудничестве.

84. Для разных стран, регионов и городов задачи и возможности существенно различаются. Таким образом, разработать универсальный подход к решению транспортных проблем невозможно. Однако необходимо и возможно ускорить ход изменений, направленных на создание более экологичной транспортной системы. С этой целью Комиссия может пожелать рассмотреть вопрос о разра-

ботке целого диапазона рекомендуемых политических и практических мер по созданию экологически безопасной транспортной системы, включая следующие предлагаемые элементы и меры:

а) обеспечить доступ к надлежащим и недорогим транспортным услугам в сельской местности путем создания необходимой транспортной инфраструктуры, включая дороги с всепогодным покрытием, с тем чтобы содействовать достижению целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия;

б) провести существенную модернизацию и диверсификацию видов общественного транспорта в густонаселенных городских районах и центрах городов, включая системы скоростного автобусного сообщения, а также метрополитен и легкорельсовые системы, которые должны быть безопасными, чистыми, эффективными, недорогими и экологически безопасными;

с) поощрять отказы от ненужных перевозок и поездок или сокращение их числа;

д) создать условия для передвижения пешком и использования немоторизованных видов транспорта в центрах городов путем надлежащего планирования и создания необходимой инфраструктуры;

е) ускорить переход к более экономичным, недорогим и энергосберегающим видам транспорта, включая более активное использование железнодорожного сообщения и внутренних водных путей;

ф) снизить загрязнение воздуха в населенных пунктах транспортными средствами путем повышения качества топлива, введения транспортных норм выбросов, информирования потребителей и модернизации парков такси, грузовиков, автобусов и других коммерческих транспортных средств, а также поощрять использование немоторизованного транспорта;

г) повысить эффективность использования топлива путем поощрения производства более легковесных транспортных средств, аэродинамических конструкций, топливосберегающих шин, использования возобновляемых источников энергии и повышения эффективности двигателей;

h) в кратчайшие сроки значительно увеличить объем финансовой поддержки и государственных и частных инвестиций из национальных и международных источников на цели улучшения транспортных систем в развивающихся странах, особенно в наименее развитых странах, развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государствах;

i) учитывать особые потребности женщин, молодежи, пожилых людей и инвалидов при проектировании транспортных систем, в том числе в смысле обеспечения физической и технической безопасности;

j) повысить дорожно-транспортную безопасность посредством активного участия в проведении Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020 годы);

к) укрепить транспортную инфраструктуру и сферу транспортных услуг путем расширения сбора и анализа данных о транспорте и использования современных информационных технологий;

l) предоставить больше стимулов для инновационной деятельности, исследований и внедрения передовых технологий на транспорте для создания более экологичной, более энергоэффективной, менее ресурсоемкой, низкоуглеродной и экологически безопасной экономики;

m) облегчить международные совместные научные исследования, обмен опытом, укрепление потенциала и передачу технологий для создания более экологичных транспортных систем в развивающихся странах;

n) поощрять добровольные инициативы и программы, направленные на компенсацию выбросов парниковых газов по вине транспорта в целях уменьшения общих последствий этих выбросов для окружающей среды.
