

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого
Комитет по транспорту****Седьмая сессия**

Бангкок, 12–13 ноября 2020 года

Пункт 4 предварительной повестки дня*

Ускорение преобразований в транспортном секторе**Ускорение преобразований в транспортном секторе
в интересах достижения целей в области устойчивого
развития****Записка секретариата***Резюме*

Десятилетие действий по достижению целей в области устойчивого развития требует принятия мер на региональном уровне, постановки масштабных задач и поиска соответствующих решений. Таким образом, оно служит дополнительным стимулом и возможностью для пересмотра приоритетов в области транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и ускорения эффективных преобразований в интересах обеспечения устойчивости при одновременной реализации принципа «лучше, чем было» при восстановлении после пандемии коронавирусной инфекции, которая негативно отразилась на прогрессе в деле достижения многих целей в области устойчивого развития.

Настоящий документ призван предоставить контекст для обсуждения механизмов, посредством которых региональное сотрудничество в области транспорта может способствовать дальнейшему ускорению прогресса в деле осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В нем также содержатся соображения относительно ключевых направлений следующего этапа Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, который предстоит разработать в 2021 году и который позволит региону эффективно реагировать на экологические, социальные и экономические проблемы.

Комитет по транспорту, возможно, пожелает обратить внимание на неотложные приоритеты и области, требующие стратегических мер и регионального сотрудничества в транспортном секторе и способные ускорить достижение целей в области устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе с учетом последних глобальных и региональных событий. Комитет, возможно, также пожелает обменяться мнениями и опытом и дать секретариату руководящие указания относительно разработки следующего этапа Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы), который будет представлен на рассмотрение четвертой Конференции министров по транспорту.

* ESCAP/CTR/2020/L.1.



I. Введение

1. В ряду всех факторов, непосредственно влияющих на способность Азиатско-Тихоокеанского региона обеспечить осуществление Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, транспорт неизменно рассматривается в качестве одной из проблемных сфер и прекрасных возможностей для реализации преобразований, направленных на достижение экономической, социальной и экологической устойчивости. Рост спроса на транспортные услуги и мобильность, подкрепленный появлением и продолжающимся развитием географически рассредоточенных производственно-сбытовых цепочек, приводит к тому, что транспортный сектор постоянно едва справляется с нагрузкой, уже потребляя при этом значительную часть природных ресурсов региона. Кроме того, ожидается, что в результате экономического развития и увеличения численности населения регион столкнется с существенным ростом автомобилизации, долей в торговле и, следовательно, объемов грузовых и пассажирских перевозок.

2. Темпы перехода к низкоуглеродным и отказоустойчивым транспортным системам по-прежнему невысоки (см. ESCAP/CTR/2020/3). В то же время, несмотря на успехи, достигнутые в обеспечении высокой степени взаимосвязанности и эффективности транспортной системы в рамках Азиатско-Тихоокеанского региона, прогресс региона в вопросах связуемости является неравномерным, что ограничивает возможности ряда стран в плане полноценного доступа к экономии за счет эффекта масштаба и достижения устойчивого экономического роста (см. ESCAP/CTR/2020/2). Кроме того, сохранение гендерных разрывов, гибель людей в результате дорожно-транспортных происшествий и неравный доступ к транспорту и связанным с ним возможностям еще больше ограничивают потенциал этого сектора в плане равноценного решения вопросов, связанных с социальными аспектами устойчивого развития, в рамках всего региона (см. ESCAP/CTR/2020/4).

3. Десятилетие действий по достижению целей в области устойчивого развития требует принятия мер на региональном уровне, постановки масштабных задач и поиска соответствующих решений. Таким образом, оно служит дополнительным стимулом и возможностью для пересмотра приоритетов в области транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе и ускорения эффективных преобразований в интересах обеспечения устойчивости при одновременной реализации принципа «лучше, чем было» при восстановлении после пандемии коронавирусного заболевания (COVID-19), которая негативно отразилась на прогрессе в деле достижения многих целей в области устойчивого развития и в некоторых случаях свела на нет десятилетия соответствующих усилий¹.

4. Некоторые из целей в области устойчивого развития связаны с устойчивым транспортом напрямую посредством соответствующих задач и показателей, таких как задача 3.6 по безопасности дорожного движения, задача 9.1 по инфраструктуре и задача 11.2 по обеспечению всеобщего доступа к безопасным, недорогим, доступным и экологически устойчивым транспортным системам и расширению использования общественного транспорта. Значительное число других целей также связаны с устойчивым транспортом, так как он создает возможности для осуществления Повестки дня

¹ Резолюция 74/270 Генеральной Ассамблеи.

на период до 2030 года. Комплексный характер целей в области устойчивого развития означает, что для достижения значительного прогресса на пути к устойчивому транспорту потребуется одновременный прогресс и в других областях, таких как возобновляемые источники энергии и энергоэффективность. В связи с этим сохраняется необходимость более систематического выявления взаимосвязей между 17 целями в области устойчивого развития, в том числе взаимосвязей между задачами, связанными с транспортом, и другими задачами и целями в области устойчивого развития. Ускорение прогресса возможно только при условии преобразования охватывающих ряд целей и задач систем, которое позволило бы найти оптимальные компромиссные решения и извлечь пользу из потенциального синергетического взаимодействия, о чем недавно говорилось в документе *Global Sustainable Development Report 2019: The Future is Now – Science for Achieving Sustainable Development* («Доклад об устойчивом развитии в мире, 2019 год: будущее наступает сегодня – научная деятельность в интересах достижения устойчивого развития»), подготовленном независимой группой ученых, назначенных Генеральным секретарем. В этой связи необходимо, чтобы директивные органы, представители транспортного сектора, местные органы власти и общины, а также широкая общественность активизировали свои совместные усилия по реализации повестки дня в области устойчивого транспорта.

5. Третья Конференция министров по транспорту, состоявшаяся в Москве в 2016 году, определила транспортную связуемость в качестве ключевого приоритета Азиатско-Тихоокеанского региона в деле достижения его целей в области устойчивости и приняла Региональную программу действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017–2021 годы). Этап I Региональной программы действий вступает в завершающий год своего осуществления, при этом представляется целесообразным продолжить рассмотрение и анализ отношений между развитием транспорта и устойчивостью во всех ее аспектах, с тем чтобы обеспечить понимание сквозного воздействия транспорта на общество, новых проблем, возникающих в связи с повесткой дня в области развития региона, и неизбежных взаимосвязей с вопросами устойчивого экономического развития, охраны окружающей среды, изменения климата и социальной интеграции. Настоящий документ призван предоставить контекст для обсуждения того, каким образом региональное сотрудничество в области транспорта может способствовать дальнейшему ускорению достижения целей в области устойчивого развития. В нем также содержатся соображения о ключевых направлениях следующего этапа Региональной программы действий, который предполагается разработать в 2021 году.

II. Глобальный контекст и региональные перспективы достижения целей в области устойчивого развития

6. Пандемия COVID-19 затронула все слои населения, все секторы экономики и все регионы мира. По оценкам, в 2020 году сокращение объемов мировой торговли составит не менее 13 процентов и может достичь 32 процентов, падение объема прямых иностранных инвестиций может достичь 40 процентов, а объем денежных переводов в страны с низким и средним уровнем дохода сократится на 20 процентов. Все эти внешние потрясения наряду с потерей рабочих мест, хрупкостью систем здравоохранения, недостаточным уровнем базовых услуг и недостаточным охватом систем социальной защиты привели к обострению факторов уязвимости стран.

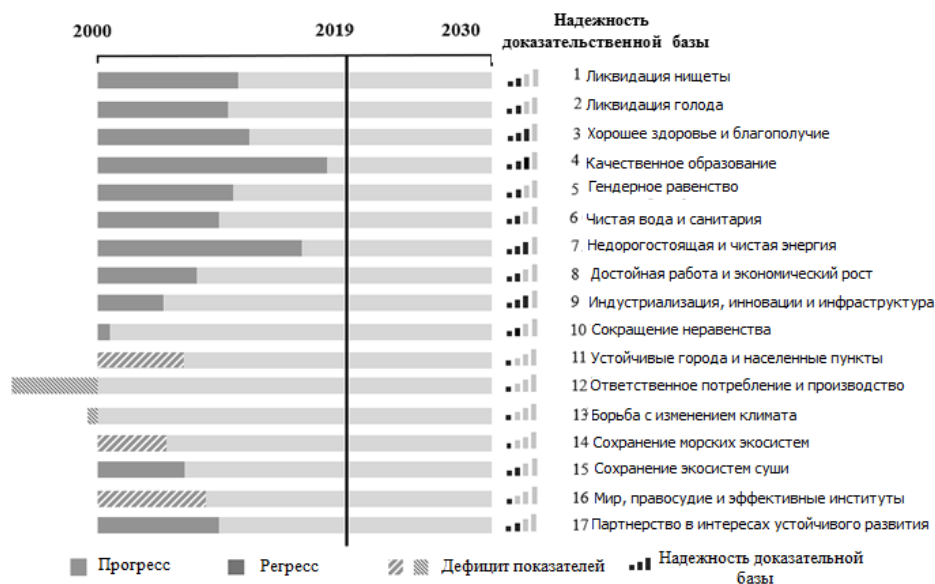
Исходя из этого, согласно прогнозам, пандемия приведет к тому, что в 2020 году 71 млн человек вновь окажутся в условиях крайней нищеты, что станет первым расширением масштабов глобальной нищеты с 1998 года и фактически сведет на нет прогресс, достигнутый за период, прошедший с 2017 года².

7. Средний валовой внутренний продукт (ВВП) Азиатско-Тихоокеанского региона может сократиться на 4 процента. Кроме того, во втором квартале 2020 года, по оценкам, будет потеряно 7,2 процента рабочего времени в регионе (что эквивалентно 125 млн работников, занятых полный рабочий день), аналогичный показатель на глобальном уровне составляет 6,7 процента. Примерно 38 процентов рабочей силы занято в секторах с повышенным риском, таких как обрабатывающая промышленность, туризм, торговля и транспорт, в которых многие компании сталкиваются с обвалом спроса и потенциальным банкротством³.

8. По состоянию на 2019 год прогресс в осуществлении Повестки дня на период до 2030 года был неравномерным и большинству областей требовалось более пристальное внимание. Это было особенно актуально для Азиатско-Тихоокеанского региона, поскольку соответствующие данные свидетельствовали о том, что, несмотря на значительный прогресс в претворении в жизнь некоторых целей в области устойчивого развития, без дополнительных усилий регион, по всей вероятности, не сможет достичь всех 17 целей к 2030 году (см. диаграмму I). Последствия пандемии создают дополнительные риски для соответствующего прогресса.

Диаграмма I

Прогресс в достижении целей в области устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2019 год



Источник: *Asia and the Pacific SDG Progress Report 2020* (United Nations publication, Sales No. E.20.II.F.10).

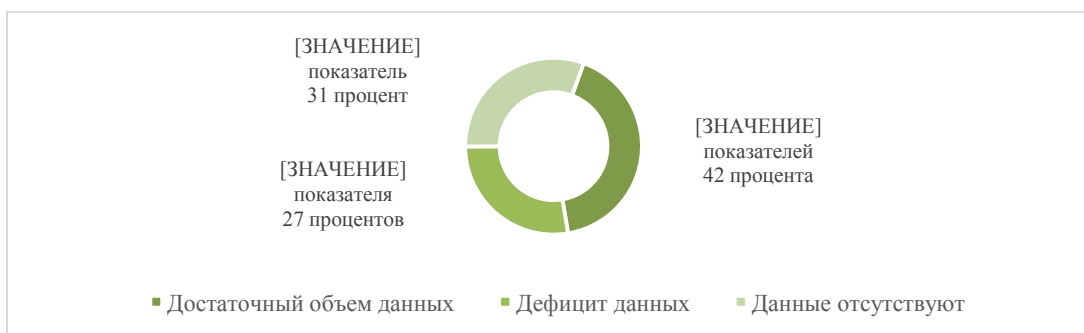
² World Bank, *Global Economic Prospects, June 2020* (Washington, D.C., 2020).

³ ESCAP, "Socio-economic response to COVID-19: ESCAP framework" (Bangkok, 2020).

9. Вызывает тревогу тот факт, что в Азиатско-Тихоокеанском регионе прогресс по более чем половине задач невозможно измерить из-за дефицита необходимых данных. Даже несмотря на то, что объем имеющихся данных по показателям достижения целей в области устойчивого развития существенно увеличился (с 25 процентов в 2017 году до 42 процентов в 2019 году), отмечается отсутствие или недостаточность данных по более чем половине показателей, в том числе по ряду показателей достижения целей в области устойчивого развития, темпы прогресса в реализации которых были низкими (см. диаграмму II).

Диаграмма II

Наличие данных по показателям целей в области устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2019 год



Источник: *Asia and the Pacific SDG Progress Report 2020* (см. диаграмму I).

10. Как упоминалось ранее, лишь некоторые из целей в области устойчивого развития напрямую связаны с устойчивым транспортом посредством соответствующих задач и показателей, таких как задача 3.6 по безопасности дорожного движения, задача 9.1 по инфраструктуре и задача 11.2 по обеспечению всеобщего доступа к безопасным, недорогим, доступным и экологически устойчивым транспортным системам и расширению использования общественного транспорта. Кроме того, дефицит данных, особенно по индикаторам уровней II и III, негативно влияет на оценку прогресса в достижении этих целевых показателей (см. таблицу 1).

11. Несмотря на широкую доступность данных по показателю 3.6.1, темпы выполнения задачи 3.6 недостаточно высоки для того, чтобы компенсировать рост численности населения и быструю автомобилизацию транспорта, происходящую во многих частях мира, в частности в Азиатско-Тихоокеанском регионе (см. документ ESCAP/CTR/2020/4). Прогресс был достигнут в таких важных областях, как законодательство, стандарты автотранспортных средств и системы управления безопасностью дорожного движения, включая внедрение интеллектуальных транспортных технологий, однако этот процесс не был однородным в масштабах всего региона: показатели смертности в странах с низким и средним уровнем дохода все еще выше, чем в странах с высоким уровнем дохода. На долю Азиатско-Тихоокеанского региона по-прежнему приходится более 60 процентов от общего числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий во всем мире. В связи с этим, согласно прогнозам, цель 3.6, предусматривающая двукратное сокращение к 2020 году числа погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, более не представляется достижимой.

Таблица 1
Связанные с транспортом задачи и показатели целей в области устойчивого развития

Задача цели в области устойчивого развития	Глобальный показатель цели в области устойчивого развития	Уровень	Описание уровня
3.6: К 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий	3.6.1: Смертность в результате дорожно-транспортных происшествий	I	Концептуально четко оформленный показатель, имеются утвержденные на международном уровне методология и стандарты, данные представляются на регулярной основе по крайней мере 50 процентами стран и страны регулярно подготавливают данные по 50 процентам населения в каждом регионе, для которого этот показатель имеет значение
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	9.1.1: Доля сельского населения, проживающего в пределах 2 км от всесезонных дорог	III	Утвержденная методология и стандарты в отношении показателя пока отсутствуют либо методология/стандарты находятся (или будут находиться) в стадии разработки или тестирования.
	9.1.2: Объем пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам	I	См. описание уровня I выше
11.2: К 2030 году обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами, на основе повышения безопасности дорожного движения, в частности расширения использования общественного транспорта, уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц	11.2.1: Доля населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту, в разбивке по полу, возрасту и признаку инвалидности	II	Концептуально четко оформленный показатель, имеются утвержденные на международном уровне методология и стандарты, однако данные не представляются странами на регулярной основе

Источник: Статистический отдел Департамента по экономическим и социальным вопросам Секретариата Организации Объединенных Наций

12. Задача 9.1 включает два связанных с транспортом показателя. Первым показателем является показатель 9.1.1 – доля сельского населения, проживающего в пределах 2 км от всесезонных дорог. Прогресс по этому показателю уровня III измеряется с помощью индекса доступности сельских районов Всемирного банка. По состоянию на 2018 год данные были доступны только по 20 странам и наибольшая часть имеющейся информации касалась Африки. Вместе с тем стоит отметить ориентированность этого индекса на автомобильный транспорт, в нем не учитывается связуемость, создаваемая в отдаленных сельских районах другими видами транспорта, такими как воздушный, внутренний водный транспорт и железные дороги.

13. Вторым показателем в рамках данной задачи является показатель уровня I, а именно показатель 9.1.2 – объем пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта. Объемы пассажирских и грузовых перевозок измеряются в пассажиро- и тонно-километрах соответственно и разбиваются по видам транспорта. Информация об объемах пассажирских и грузовых авиаперевозок предоставляется авиакомпаниями через Международную организацию гражданской авиации. Что касается других видов транспорта, то в отношении государств – членов Европейской экономической комиссии и Международного транспортного форума Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) соответствующие данные, как правило, имеются в наличии, вместе с тем по некоторым видам транспорта по-прежнему имеются некоторые пробелы в данных из-за того, что информация собирается с перерывами. Данные о морских перевозках не являются широкодоступными, поэтому на региональном уровне собираются только данные о тоннах перевезенных грузов (а не о тонно-километрах). В Азиатско-Тихоокеанском регионе данные по показателю 9.1.2 не столь широко доступны, как в других регионах, что затрудняет оценку регионального прогресса в этой области.

14. Показатель 11.2.1, а именно доля населения, имеющего удобный доступ к общественному транспорту, в разбивке по полу, возрасту и признаку инвалидности, является индикатором уровня II. Доступ к общественному транспорту считается удобным, если расстояние от контрольной точки, такой как дом, школа, рабочее место или рынок, до официальной остановки, составляет не более 0,5 км. Таким образом, для определения местоположения остановок общественного транспорта в городе могут быть использованы данные городской администрации или поставщиков услуг или географической информационной системы (ГИС); для получения информации о жилых помещениях в пределах 500 метров от остановок общественного транспорта могут быть использованы данные переписи и ГИС; для оценки числа жителей на единицу жилья могут быть использованы данные переписи или обследований домашних хозяйств. Обследования домашних хозяйств, используемые для сбора информации о доле домашних хозяйств, заявляющих о наличии у них доступа к общественному транспорту в пределах 0,5 км, также могут использоваться для сбора информации о качестве предоставляемых услуг.

15. Данные по показателю 11.2.1 не всегда легкодоступны в силу отсутствия согласованной на международном уровне методологии оценки удобства и качества услуг общественного транспорта. Кроме того, не существует унифицированных глобальных данных по городским транспортным системам. В связи с этим основное внимание в ходе консультаций экспертов уделялось совершенствованию методов анализа и выработке рекомендаций в отношении новой методики, которая позволила бы расширить использование различных уже существующих баз данных, что дало бы возможность проводить анализ тенденций, наблюдаемых на протяжении ряда лет. В настоящее время собирается целый ряд глобальных данных о транспорте, в том числе об использовании транспортных средств, дорожных сетях, безопасности, смертельных случаях, связанных транспортом, и частоте перевозок. В настоящее время соответствующие данные имеются по 38 странам Азии, Европы, Северной Америки, Латинской Америки и Карибского бассейна. Учитывая наблюдаемые в настоящий момент тенденции, учреждения-депозитарины прогнозируют, что показатель 11.2.1 в установленные сроки достигнут не будет.

16. В данном контексте Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана разработала индекс устойчивого городского транспорта – инструмент на основе программы Excel, который может облегчить обобщение, отслеживание и сравнение показателей работы городских транспортных систем. Индекс основан на 10 показателях, охватывающих планирование, физическую доступность, безопасность, качество и надежность, ценовую доступность и выбросы. Этот индекс может помочь оценить прогресс в достижении задачи 11.2 целей в области устойчивого развития на уровне городов и оказать поддержку осуществлению Новой программы развития городов. После его успешного экспериментального применения индекс устойчивого городского транспорта был одобрен на пятой сессии Комитета по транспорту, состоявшейся в ноябре 2018 года.

17. С учетом вышеизложенного картина выглядит тревожной: ожидается, что в масштабах всего мира ни одна из целей, связанных с транспортом, не будет достигнута в установленные сроки. Кроме того, дефицит данных по этим показателям в Азиатско-Тихоокеанском регионе ограничивает возможности региона в плане точной оценки прогресса и осуществления корректирующих мер и стратегий в тех случаях, когда это необходимо. Что еще более важно, какой бы не был достигнут прогресс в реализации задач и показателей, имеющих непосредственное отношение к транспорту, его все равно будет недостаточно для обеспечения устойчивости транспорта в целом. Из четырех задач, перечисленных в таблице 1, две касаются исключительно различных аспектов автомобильного транспорта, а именно безопасности дорожного движения, что не обеспечивает учета других видов транспорта, для которых безопасность является решающим фактором, и доступа к дорогам, что не обеспечивает учета других механизмов связуемости, которые могут иметься в наличии и в некоторых случаях быть более экологически чистыми. В то же время данные по объемам пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта не позволяют получить достаточных сведений об общей устойчивости сектора. Наконец, в согласованных показателях по целям в области устойчивого развития, связанным с транспортом, климатом и энергетикой, абсолютно не учитываются ни экологические последствия перевозок, ни вопросы ценовой доступности и равноправного доступа, которые успешно измеряются в рамках нынешней системы. Иными словами, можно утверждать, что даже достижение всех связанных с транспортом задач не обязательно обеспечит полноценную устойчивость транспортных систем и услуг или максимизацию общего вклада транспорта в реализацию целей в области устойчивого развития.

18. Из этого следует, что в отсутствие соответствующих отраслевых показателей в настоящее время нет возможности точно оценить вклад транспорта в достижение целей и задач в области устойчивого развития, которые связаны с транспортом косвенно. Недостаточная точность такой оценки затрудняет формулирование для данного сектора конкретных, измеримых, достижимых и ограниченных по срокам целей, соответствующих стратегий и механизмов их осуществления. Таким образом, понимание диапазона позитивного и негативного взаимодействия между целями в области устойчивого развития в том, что касается устойчивого транспорта и связуемости, является ключевым фактором для раскрытия их потенциала в полном объеме и обеспечения того, чтобы прогресс в достижении одних целей не осуществлялся в ущерб достижению других. Это становится особенно актуальным с учетом воздействия пандемии COVID-19 на потенциал государств-членов региона по осуществлению Повестки дня на период до 2030 года и необходимости ускорения прогресса в течение десятилетия действий по достижению целей в области устойчивого развития.

III. Проблемы устойчивого транспорта: обзор взаимосвязанных элементов

19. Наличие надежной транспортной инфраструктуры и услуг, позволяющих людям и товарам добираться до целого ряда пунктов назначения в разумные сроки и по разумной цене, имеет ключевое значение не только для экономического роста, но и для обеспечения сбалансированного распределения экономических и социальных благ, при одновременном надлежащем контроле за экологическими последствиями развития человеческого потенциала. Таким образом, транспортная связуемость характеризуется как физическими, так и нефизическими аспектами и, что немаловажно, сопряжена с концепциями доступности⁴. Она также лежит в основе производственно-сбытовых цепочек и повышает их эффективность, определяет транспортные издержки и конкурентоспособность в торговле и повышает потенциал противодействия экономическим потрясениям, затяжным тенденциям и бедствиям, связанным с изменением климата.

20. Полезность разветвленной транспортной сети, как правило, не ставится под сомнение, однако все большее признание получает и тот факт, что при сохранении традиционных методов организации перевозок транспортный сектор способен негативно повлиять на приносимые им же блага. В частности, грузоперевозки, которые растут вместе с населением планеты, мировой экономикой и объемом торговли, при отсутствии надлежащих мер по их регулированию положительно коррелируют с негативными социальными и экологическими явлениями. Ожидается, что в период с 2015 по 2050 год мировой спрос на грузовые перевозки утроится, а связанные с транспортом выбросы двуокиси углерода, по прогнозам, вырастут к 2050 году на 60 процентов (данные о прогнозируемом региональном росте приводятся на диаграмме III)⁵. По некоторым оценкам⁶, грузовые автомобили являются самым быстрорастущим источником мирового спроса на нефть, к 2050 году на их долю, по прогнозам, будет приходиться 40 процентов роста спроса на нефть и 15 процентов увеличения глобальных выбросов двуокиси углерода. С учетом действующих в настоящее время норм, касающихся выбросов углерода, и осуществляемых стратегий, даже при условии внедрения низкоуглеродных технологий на транспорте в лучшем случае можно ожидать лишь, что в 2050 году общий объем выбросов не превысит уровня 2015 года. С учетом того, что, согласно прогнозам, за тот же период объемы перевозок удвоятся или утроятся, этот сценарий можно считать успешным, однако этого будет недостаточно для достижения задач по сдерживанию роста среднемировой температуры.

21. Упомянутый выше рост можно было бы компенсировать путем повышения эффективности использования автомобильного транспорта и более широкого применения других видов транспорта, в том числе интегрированных интермодальных транспортных сетей, связывающих железные дороги, прибрежные морские пути и внутренние водные пути. Значительного прогресса

⁴ *Review of Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific: Addressing the Challenges for Freight Transport* (United Nations publication, Sales No. E.20.II.F.2).

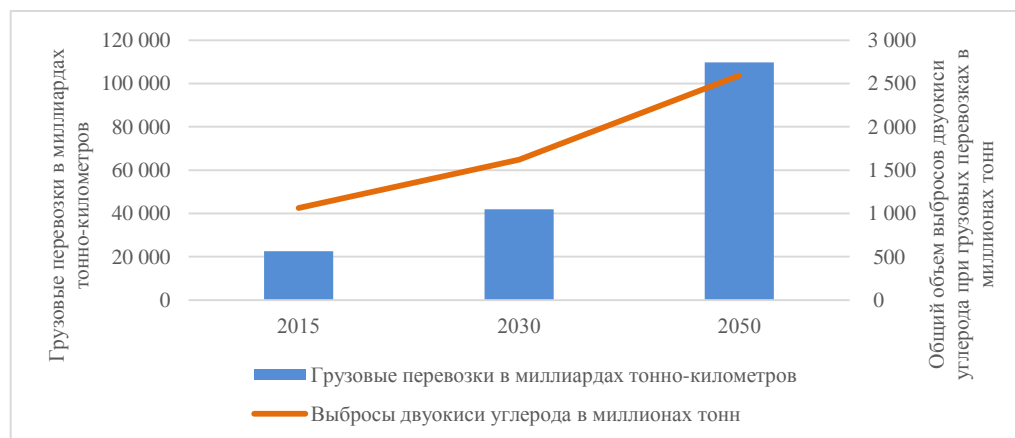
⁵ International Transport Forum, *ITF Transport Outlook 2019* (Paris, OECD, 2019).

⁶ International Transport Forum, "Towards road freight decarbonisation: trends, measures and policies", International Transport Forum Policy Papers (Paris, OECD, 2018).

можно было бы достичь посредством извлечения пользы из синергетического эффекта от объединения различных видов транспорта в эффективную, надежную, безопасную, экологически рациональную и устойчивую транспортную цепь. В частности, в связи с ростом спроса на перевозки, обусловленным внутрирегиональной и межрегиональной торговлей, и возвращением к стратегии поощрения использования железных дорог для перевозки грузов на большие расстояния, в последние несколько лет объемы железнодорожных перевозок между Европой и Азией росли в геометрической прогрессии, и соответствующие показатели оставались неизменными даже на фоне пандемии COVID-19. С 2011 года из Китая в Европу и обратно проследовало более 11 000 грузовых составов. В 2018 году из Китая в Европу проследовало 6 300 грузовых составов, на 72 процента больше, чем в предыдущем году; 2 690 из проследовали обратно в Китай⁷, среднее время транзита между Европейским союзом и западной границей Китая составило 5,5 дня.⁸ В рамках усилий, направленных на расширение доли железнодорожного транспорта в общем объеме перевозок, основное внимание уделяется повышению его эксплуатационной эффективности.

Диаграмма III

Прогнозируемый рост объема грузовых перевозок и связанных с транспортом выбросов двуокиси углерода в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2015-2020 годы



Источник: расчеты ЭСКАТО на основе данных, представленных Международным транспортным форумом.

22. Для обеспечения ценовой конкурентоспособности при использовании внутренних водных путей, железнодорожного и прибрежного транспорта необходима консолидация значительных объемов товаров и сочетание этих видов транспорта с автоперевозками до конечного пункта назначения. Это одна из причин, по которой автомобильный транспорт часто используется для перевозок на большие расстояния в тех случаях, когда количество перевозимого груза не оправдывает расходы на другие виды транспорта, которые обычно служат для перевозки более тяжелых и/или крупногабаритных грузов. Кроме того, во многих случаях грузоотправители отдают предпочтение автомобильному

⁷ Belt and Road News, “China sends a record 6,300 cargo trains to Europe in 2018”, 5 January 2019.

⁸ См. данные «Объединенной транспортно-логистической компании – Евразийский железнодорожный альянс» <https://utlc.com/> (дата последнего посещения - 25 августа 2020 года).

транспорту при перевозке грузов на дальние расстояния просто потому, что других вариантов у них нет. Можно утверждать, что в таких случаях конкуренции между различными видами транспорта не существует. Обеспечение наличия другого вида транспорта в качестве альтернативы грузовым автоперевозкам требует масштабных, единовременных и невозвратных инвестиций, которые чаще всего не способны обеспечить приемлемую для частного сектора доходность и во многих странах должны осуществляться или, по крайней мере, гарантироваться государственными органами. Таким образом, усилия по сокращению выбросов парниковых газов посредством уменьшения зависимости от автомобильного транспорта потребуют одновременного использования всех имеющихся инструментов, в том числе связанных с технологиями и стандартизацией, организацией работы и управлением и регулированием и налогообложением. В любом случае, расширение использования других видов транспорта решит проблему лишь частично: основной прогресс, как ожидается, будет достигнут за счет декарбонизации самого автомобильного транспорта.

23. В этой связи одним из наиболее эффективных с точки зрения затрат механизмов сокращения выбросов автомобильного транспорта признается повышение его энергоэффективности. Основными элементами стратегий сокращения выбросов являются предотвращение ненужных поездок, меры по управлению транспортом, переориентация пассажирских и грузовых перевозок на более устойчивые виды транспорта, повышение эффективности транспортных операций, расширение рыночной доли электромобилей и использование возобновляемых источников энергии. Оперативное внедрение электромобилей может обеспечить масштабное сокращение выбросов при одновременном снижении зависимости от ископаемых видов топлива. Кроме того, если электромобили будут заряжаться энергией, получаемой из возобновляемых источников, то это приведет к еще большему сокращению выбросов. Широкому распространению использования электромобилей могут способствовать прилагаемые в настоящее время на региональном уровне усилия по декарбонизации электросетей и стратегии, способствующие созданию инфраструктуры для зарядки электромобилей.

24. Следует отметить, что почти половина глобальных транспортных выбросов, связанных с пассажироперевозками, приходится на поездки внутри городов⁹. В Азиатско-Тихоокеанском регионе многие города сталкиваются с периодами высокого уровня загрязнения воздуха, и в период 2015–2030 годов число ранних смертей от взвешенных частиц диаметром менее 2,5 микрона (ТЧ_{2,5}), по оценкам, увеличится более чем на 50 процентов. Внедрение топлива с низким и сверхнизким содержанием серы наряду с соответствующими нормами выбросов транспортных средств, вероятно, приведет к сокращению совокупных выбросов черного углерода на 7,1 млн. тонн к 2050 году и позволит сократить годовые выбросы ТЧ_{2,5} более чем на 85 процентов. В результате, по оценкам, к 2050 году число ежегодных ранних смертей сократится на 470 000 случаев, а чистый климатический эффект будет эквивалентен предотвращению 14 трлн миль поездок на пассажирских транспортных средствах¹⁰.

⁹ International Transport Forum, *ITF Transport Outlook 2017* (Paris, OECD, 2017).

¹⁰ International Council on Clean Transportation and United Nations Environment Programme, “Cleaning up the global on-road diesel fleet: a global strategy to introduce low-sulphur fuels and cleaner diesel vehicles” (Paris, 2016).

25. Как отмечается в пятом докладе об оценке Межправительственной группы экспертов по изменению климата, в настоящий момент достаточно полное понимание того, как будут развиваться низкоуглеродный транспорт и энергетические технологии, отсутствует и оценка этих факторов по-прежнему является сложной задачей для транспортного сектора. В связи с этим ЭСКАТО в настоящее время расширяет свою поддержку стратегических мер, которые необходимо принять в регионе для того, чтобы продвинуться на пути к климатически нейтральному транспортному сектору, это включает в себя оценку долей различных видов транспорта и определение условий, которые способствовали бы переходу на более экологически чистые виды транспорта, такие как железные дороги и внутренний водный транспорт, и более широкому использованию пеших передвижений и велосипедного транспорта для целей пассажирского сообщения.

26. Среди других приоритетных вопросов – укрепление железнодорожного сообщения между портами и внутренними районами и стратегическое размещение интермодальных и логистических объектов в целях использования конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта. До многих объектов по производству, распределению и переработке грузов в регионе можно добраться только автомобильным транспортом. Можно утверждать, что выбор способа перевозки грузов в значительной степени зависит от расположения таких объектов и, следовательно, этот фактор порождает перекос в сторону автомобильного транспорта еще задолго до возникновения у грузоотправителя возможности принять соответствующее решение. Иными словами, доли различных видов транспорта лишь отчасти объясняются фактической конкуренцией между ними, поскольку такая конкуренция возможна лишь в условиях, когда у грузоотправителей уже имеется реальная возможность выбирать между разными видами транспорта, однако такие возможности существуют не в каждой стране и не на каждом маршруте, в первую очередь в связи с отсутствием необходимой инфраструктуры¹¹.

27. Для оценки прогресса в вопросах связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе ЭСКАТО в 2019 году разработала индекс транспортной связуемости, который включает в себя показатели, отражающие эффективность охвата каждым конкретным видом транспорта каждой страны в регионе. Согласно этому индексу, несмотря на достижение в регионе очевидного прогресса, во многих странах Азиатско-Тихоокеанского региона показатели уровня и качества инфраструктуры остаются неоднородными и относительно низкими и по-прежнему сохраняются эксплуатационные проблемы, что соответствующим образом сказывается на эффективности производственно-сбытовых цепочек. Интересно отметить, что, хотя все глобальные показатели региона, касающиеся связуемости и логистики, весьма высоки, между отдельными регионами наблюдаются значительные различия и высокие значения соответствующих общерегиональных показателей частично объясняются результатами всего нескольких достигших значительных успехов стран. Согласно этому индексу, на первом месте находятся Восточная и Северо-Восточная Азия, в то время как показатели Северной и Центральной Азии, в которую входит большое число стран региона, не имеющих выхода к морю, и Тихоокеанского субрегиона находятся ниже среднерегиональных значений (см. диаграмму IV)¹².

¹¹ Michel Savy, “Freight transport modes: competition, cooperation or areas of advantage?” (Brussels, European Automobile Manufacturers’ Association, 2009).

¹² См. *Review of Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific: Addressing the Challenges for Freight Transport* (United Nations publication, Sales No. E.20.II.F.2).

Диаграмма IV
Индекс транспортной связуемости Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана с разбивкой по субрегионам, 2019 год



Источник: *Review of Sustainable Transport Connectivity in Asia and the Pacific: Addressing the Challenges for Freight Transport* (United Nations publication, Sales No. E.20.II.F.2).

28. Разрывы в плане связуемости, существующие между субрегионами и в странах с особыми потребностями, говорят о том, что для достижения уровней, необходимых для реализации целей в области устойчивого развития, понадобятся значительные финансовые ресурсы. Согласно недавно проведенному ЭСКАТО анализу, развивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона будут необходимы дополнительные инвестиции в транспортную инфраструктуру в размере 126 млрд долл. США в год, что составляет 0,4 процента ВВП региона. При этом основная часть инвестиций должна быть направлена в страны с особыми потребностями, в частности в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю¹³.

29. В исследовании, посвященном влиянию укрепления интермодальной связуемости, было установлено, что 10-процентное повышение эффективности транспортных перевозок, которое было достигнуто благодаря расширению связуемости производственно-сбытовых цепочек в регионе Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, привело к увеличению ВВП более чем на 21 млрд долл. США¹⁴. Укрепление связуемости линейного судоходства в период с 2004 года позволило увеличить объем импорта промышленной продукции в Китай на 30 процентов и объем экспорта промышленной продукции из Китая на 40 процентов¹⁵. По оценкам, отсутствие прямого морского сообщения с торговым партнером снижает стоимостной объем экспорта страны на 42-55 процентов. В тех случаях, когда отсутствие прямого сообщения требует дополнительных перевалок, стоимостной объем экспорта снижается на 20-25 процентов¹⁶. Что касается уровня связуемости

¹³ SESCOAP, "Costing the transport infrastructure component of SDGs in Asia and the Pacific", MPFD Policy Briefs, No.89 (Bangkok, April 2019).

¹⁴ Asia-Pacific Economic Cooperation, "The economic impact of enhanced multimodal connectivity in the APEC region" (2010).

¹⁵ John Kornerup Bang, Majbritt Greve, and Thomas Westergaard-Kabelmann, "A Leading trade nation: the role of container shipping and logistics in enhancing trade and economic growth in China", Technical Report (Copenhagen, Maersk, 2014).

¹⁶ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Maritime Connectivity and Trade*, Policy Issues in International Trade and Commodities Research Study Series No. 70 (New York and Geneva, 2015).

линейного судоходства по состоянию на 2019 год, то пять стран, характеризующихся самими высокими показателями этой связуемости, находятся в Азии, четыре – в Европе и одна – в Северной Америке. В Китае, стране с наиболее обширной сетью транспортных связей, показатели связуемости линейного судоходства выросли более чем наполовину по сравнению с 2006 годом. Вместе с тем наблюдается растущий разрыв в плане связуемости между странами с наибольшим и наименьшим количеством связей¹⁷.

30. Малые островные развивающиеся государства входят в число стран с наименьшим количеством связей и по-прежнему демонстрируют низкие показатели в силу, в частности, непомерно высоких торговых издержек и неконкурентной торговли. Уникальные транспортные и логистические проблемы, с которыми сталкиваются малые островные развивающиеся государства, в значительной степени препятствуют реализации их чаяний в области устойчивого развития. Судоходная связуемость имеет важнейшее значение, однако для получения полной картины ее необходимо рассматривать в совокупности с целым рядом других факторов. Это особенно важно для стран, где серьезной проблемой является недостаточная степень внутренней логистической связуемости. Типичным примером могут служить не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, где торговые издержки на промышленную продукцию, по оценкам, эквивалентны 219-процентной адвалорной пошлине. Другими словами, к каждому доллару США, потраченному на изготовление продукта, добавляется еще 2,19 долл. США в виде торговых издержек. При этом в развитых странах этот показатель составляет лишь 1,34 долл. США¹⁸.

31. Наконец, для содействия устойчивому развитию укрепление транспортной связуемости должно осуществляться с полноценным учетом императивов социального развития, изложенных в Повестке дня на период до 2030 года. Этому может частично способствовать учет воздействия демографических тенденций на потребности в области транспорта и мобильности и на вопросы безопасности. Тем не менее, стоит отметить, что для устранения существующего неравенства, обусловленного недостаточной доступностью и качеством транспортных услуг, которое еще более усугубилось в результате пандемии COVID-19, по-прежнему необходима более широкая политическая и финансовая поддержка, направленная на преодоление особых проблем в области социального развития. К таким проблемам относятся вопросы охраны здоровья и гарантирования безопасности работников транспорта, которые находятся в авангарде усилий по обеспечению бесперебойных поставок товаров первой необходимости как внутри стран, так и между ними, и необходимость внедрения системы социальной защиты для транспортных предприятий. Последний вопрос особенно важен, поскольку в сегменте операторов автомобильного транспорта преобладают малые и средние предприятия, которые в большей степени подвержены социально-экономическим последствиям пандемии.

32. Кроме того, реформы транспортной политики могут способствовать достижению таких задач, как гендерное равенство и расширение прав и возможностей женщин. В частности, женщины составляют половину трудоспособного населения мира, однако на их долю приходится лишь

¹⁷ Обзор морского транспорта, 2019 год (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.19.II.D.20).

¹⁸ UNCTAD, “Trade facilitation and development: driving trade competitiveness, border agency effectiveness and strengthened governance”, Transport and Trade Facilitation Series, No 7 (Geneva, 2016).

37 процентов мирового ВВП.¹⁹ В значительной степени можно объяснить отсутствием мобильности и «транспортной бедностью»²⁰. Документально установлено, что женщинам, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, в силу их социально обусловленных репродуктивных, производственных и общинных гендерных ролей исторически были свойственны особые модели мобильности²¹. В частности, женщины могут отказываться от работы вдали от дома, если транспортная система не позволяет им своевременно добраться до места работы и обратно для выполнения своих домашних обязанностей и обязанностей по уходу за членами семьи или не предоставляет им достаточных возможностей и гибкости для передвижения с иждивенцами или домашними товарами. У женщин может не быть иного выбора, кроме как согласиться на менее оплачиваемую местную работу или на неформальные источники дохода ближе к месту их проживания. В то же время, несмотря на изложенное выше, наблюдается все большее разнообразие моделей поездок женщин, что делает точные и регулярные оценки их поездок одним из ключевых шагов в рамках разработки учитывающих гендерные аспекты стратегии в сфере транспорта.

33. В Азии социально-пространственная изоляция, по оценкам, отрицательно сказывается на 700 млн человек. Строительство дорог в отдаленных регионах сопряжено с большими затратами, а число соответствующих выгодополучателей на километр дорог относительно невелико, поэтому сельские дороги не получают необходимого объема инвестиций. Также документально подтверждено, что более бедные жилые районы в современных мегаполисах часто характеризуются отсутствием полноценного доступа к дорожной инфраструктуре и дефицитом связности с остальными частями города.

34. Транспортный сектор традиционно является трудоемким и создает значительное количество рабочих мест. При этом, исходя из перспектив развития транспортного сектора, можно предположить возникновение тенденции к сокращению возможностей для трудоустройства и повышению спроса на квалифицированных работников в результате применения соответствующих технологий и автоматизации. Необходимость поддержки планирования и внедрения интеллектуальных транспортных систем в регионе может создать новые возможности для высококвалифицированных работников. Вместе с тем социальные последствия сокращения спроса на низкоквалифицированных работников в транспортном секторе могут оказать негативное воздействие на уровень безработицы и масштабы нищеты.

35. В широко известном исследовании, опубликованном в 2013 году, была проанализирована вероятность компьютеризации 702 профессий и было установлено, что в будущем труд большинства работников в сфере транспорта и логистики, включая водителей такси, грузовиков и общественного транспорта, может быть в определенной степени автоматизирован (см. диаграмму V)²².

¹⁹ Marie Thynell, “Roads to equal access: the role of transport in transforming mobility”, *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific, No.87 - Transport and Sustainable Development Goals (ST/ESCAP/SER.E/87)*.

²⁰ Karen Lucas and others, “Transport poverty and its adverse social consequences”, *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport*, vol. 169, Issue 6 (December 2016).

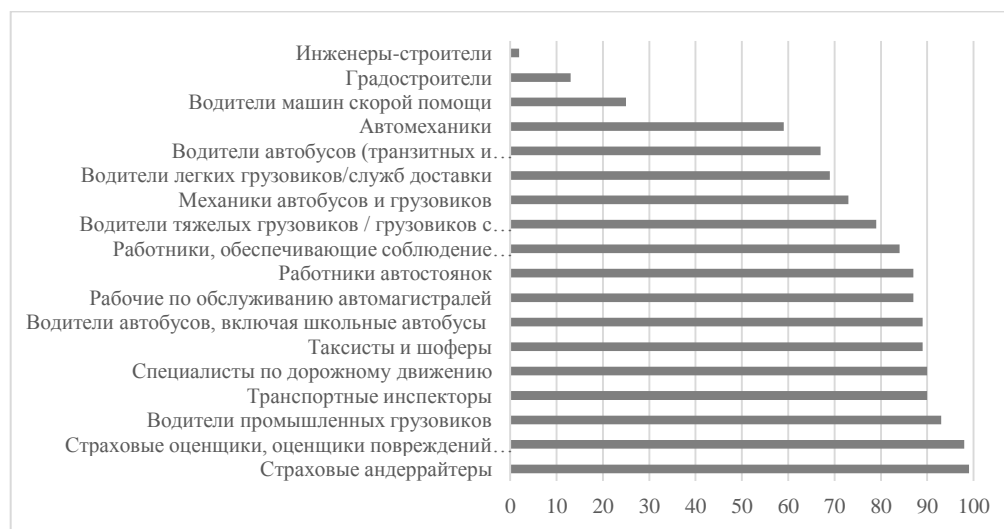
²¹ Asian Development Bank, *Gender Toolkit: Transport – Maximizing the Benefits of Improved Mobility for All* (Manila, 2013).

²² Carl Benedikt Frey and Michael Osborne, “The future of employment: how susceptible are jobs to computerization?”, Working Paper (Oxford, University of Oxford, 2013).

Переподготовить оставшихся без работы людей к переходу к новым ролям может быть непросто. В связи с этим стоит отметить, что национальные и региональные транспортные стратегии смогут в полной мере реализовать свою роль в поощрении социального развития только в том случае, если они в конечном итоге смогут включить в себя механизмы обучения на протяжении всей жизни и предоставления образования взрослому населению и системы социальной защиты, которые сделают практически осуществимыми неоднократные переходы из одной профессии в другую в рамках как одного и того же сектора, так и разных секторов²³.

Диаграмма V

Вероятность автоматизации отдельных профессий, связанных с мобильностью (в процентах)



Источник: Carl Benedikt Frey and Michael Osborne, “The future of employment: How susceptible are jobs to computerization?”, Working Paper (Oxford, University of Oxford, 2013).

36. По итогам последних оценок связуемости, можно в целом сделать вывод о том, что в текущих инфраструктурных планах в Азии роль транспортной связуемости в местном развитии, как правило, недооценивается. Согласно недавнему докладу о грузовой транспортной связуемости в Центральной Азии, транспортные коридоры имеют критическое значение для общей связуемости, однако их развитие не всегда увязывается с задачей обеспечения связуемости для местного бизнеса, которая имеет решающее значение для извлечения пользы из экономики агломераций и достижения положительных результатов в социальной сфере. Кроме того, методологии отбора проектов зачастую не предусматривают систематического включения в них всестороннего комплексного анализа затрат и выгод, анализа по многим критериям и анализа рисков и факторов неопределенности²⁴. Наконец, была отмечена ограниченность использования количественных моделей: наиболее часто указываемая проблема – нехватка доступных и надежных данных, особенно в части измерения социальных,

²³ See McKinsey Global Institute, “A future that works: automation, employment and productivity” (New York, McKinsey and Company, 2017).

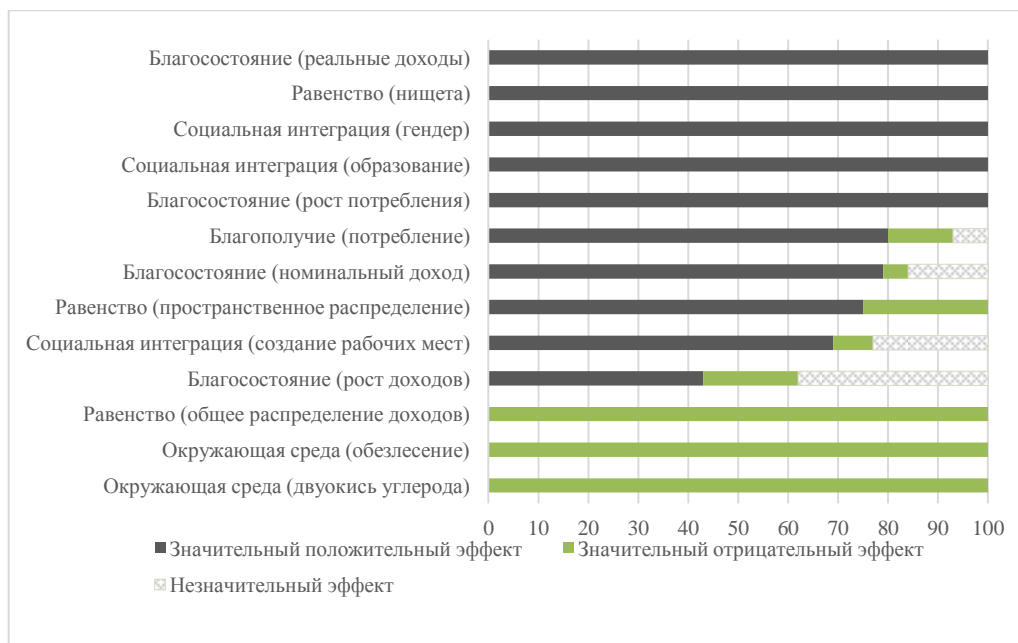
²⁴ International Transport Forum, “Enhancing connectivity and freight in Central Asia”, International Transport Forum Policy Papers No. 71 (Paris, OECD, 2019).

пространственных и экологических последствий укрепления транспортной связуемости.

37. Согласно другому недавнему докладу, наблюдается рост интереса к более широким экономическим преимуществам крупных транспортных проектов, что включает в себя воздействие на результаты в области развития, в том числе на: а) экономическое благосостояние (доходы, заработная плата и потребление); б) социальную интеграцию (рабочие места, гендерная проблематика); в) равенство (нищета, неравенство); г) качество окружающей среды (загрязнение, обезлесение); и е) экономическую устойчивость (непредвиденные потери в результате как масштабных потрясений, так и затяжных тенденций). В связи с этим принятие решений по конкретным механизмам укрепления транспортной связуемости часто сопряжено с поиском баланса между многочисленными переменными (диаграмма VI)²⁵.

Диаграмма VI

Классификация экономических последствий инвестиций в транспортные коридоры
(в процентах)



Источник: Mark Roberts and others, “Transport corridors and their wider economic benefits: a critical review of the literature”, Policy Research Working Paper, No. 8302 (Washington, D.C., World Bank, 2018).

38. Например, рост доходов может происходить за счет повышения степени неравенства. При планировании международных транспортных коридоров также могут возникнуть противоречия между потребностями международной и внутренней транспортной связуемости; например, самый короткий маршрут может быть более эффективным с точки зрения затрат и потому более конкурентоспособным, в то время как более длинный транспортный коридор может оказать более благоприятное воздействие на внутреннюю связуемость и территориальную интеграцию на страновом уровне. В этой связи ученые и

²⁵ World Bank and others, *The WEB of Transport Corridors in South Asia* (Washington, D.C., 2018).

соответствующие учреждения все чаще учитывают социальные аспекты при оценках транспортных коридоров и привлекают внимание к неоднородности воздействия инвестиций в транспортный сектор на большое число экономических и иных субъектов²⁶.

39. Если говорить кратко, Азиатско-Тихоокеанскому региону еще предстоит в полной мере определить оптимальный набор мер, который бы включал в себя не только инвестиции в транспортную инфраструктуру, но и реформы и стратегии, направленные на распространение более широких экономических преимуществ этой инфраструктуры на области с нереализованным экономическим потенциалом или обеспечения наличия потенциального положительного побочного влияния соответствующих проектов на социальное развитие. Этот оптимальный набор мер должен быть определен и применен в рамках дальнейшего развития региональной транспортной инфраструктуры сети Азиатских автомобильных дорог, сети Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» международного значения, а также региональной портовой и судоходной сети.

IV. Концептуальные рамки следующего этапа Региональной программы действий на 2022-2026 годы: ускорение прогресса в достижении целей в области устойчивого развития

40. Направленные на обеспечение устойчивости транспорта усилия субъектов, занимающихся вопросами развития, и государств-членов неоднородны, и для них часто характерен акцент на каком-либо одном конкретном аспекте, таком как экологический аспект («зеленый» транспорт), социальный аспект (инклюзивный транспорт) или экономический аспект (эффективный транспорт). Однако достижение устойчивости транспорта требует равноценного учета экономических, социальных и экологических аспектов этого сектора на комплексной основе для обеспечения синергетического эффекта и взаимодополняемости и согласованности принимаемых мер²⁷. В соответствии с этим подходом осуществляемое под началом ЭСКАТО региональное сотрудничество и мероприятия должны поддерживать развитие транспортных систем, которые являются безопасными, социально инклюзивными, физически доступными, надежными, экономически доступными, эффективными с точки зрения использования топлива, экологически чистыми, низкоуглеродными и обладающими потенциалом противодействия потрясениям и сбоям.

41. Обеспечение устойчивости транспорта является серьезной задачей с многочисленными техническими, эксплуатационными и политическими аспектами. Разработка, проверка и осуществление соответствующих мер требуют проведения междисциплинарных межстрановых исследований. Перспективные меры включают в себя не только внедрение новых транспортных технологий, но и внесение изменений в базовую инфраструктуру и эксплуатационные условия транспортных и логистических процессов²⁸. В последние годы, несмотря на прогресс в применении технологий и эффективных решений в транспортном секторе, проявился ряд сдерживающих факторов. В числе

²⁶ Julie Rozenberg and Marianne Fay, eds., *Beyond the Gap: How Countries Can Afford the Infrastructure They Need While Protecting the Planet – Sustainable Infrastructure Series* (Washington, D.C., World Bank, 2019).

²⁷ См. TD/B/C.I/MEM.7/11.

²⁸ Lóránt Tavasszy and Maja Pieczyk, “Sustainable freight transport”, *Sustainability*, vol 10, Issue 10 (October 2018).

проблем, которые продолжают препятствовать устойчивому развитию транспорта в регионе, можно назвать нехватку надлежащей инфраструктуры, высокую стоимость грузовых перевозок, перегруженность дорог, дорожно-транспортные происшествия и выбросы двуокиси углерода.

42. Любая инициатива, в рамках которой первоочередное внимание уделяется экологическим технологиям и социальной ответственности, не станет устойчивой без прочной экономической основы. Трудность в обеспечении устойчивости транспорта заключается в разработке и постепенном осуществлении согласованной долгосрочной стратегии, включающей комплексные программы и меры, которые позволили бы устранить или свести к минимуму противоречия между тремя компонентами устойчивого транспорта благодаря использованию технологий, региональному сотрудничеству и межсекторальному синергетическому эффекту. Для такой стратегии необходима всеобъемлющая и долгосрочная рамочная основа, которая обеспечила бы наличие комплексной платформы для будущего прогресса в том, что касается устойчивой региональной транспортной связуемости.

43. Десятилетие действий по достижению целей устойчивого развития дает возможность сформулировать такую региональную стратегию в форме следующего этапа Региональной программы действий, которую предполагается разработать в 2021 году и которая будет осуществляться ЭСКАТО и ее государствами-членами в период 2022-2026 годов. Региональная программа действий призвана дать директивным органам возможность использовать весь спектр имеющихся в их распоряжении мер по обеспечению устойчивости транспорта, включая нормотворческую деятельность, анализ и принятие обоснованных решений и механизмы осуществления (см. таблицу 2).

Таблица 2
Аспекты достижения устойчивости транспорта

<i>Аспект</i>	<i>Общее значение</i>	<i>Последствия с точки зрения устойчивого транспортного планирования</i>
Нормативный	Основные принципы и ценностные ориентиры устойчивости	В основе концепции устойчивого транспорта лежат экологические, социальные и экономические основы устойчивости.
Аналитический	Методологические инструменты для определения того, является ли та или иная мера устойчивой или нет	Осведомленность о последствиях конкретных мер с точки зрения устойчивости, опирающаяся на имеющийся инструментарий и данные.
Управленческий	Система управления, направленная на поощрение и внедрение изменений в целях обеспечения устойчивости посредством соответствующих учреждений и стратегий	Организационные структуры в системе ключевых государственных учреждений и транспортное планирование и реализация соответствующих мер, направленные на интеграцию устойчивости.

Источник: публикации Michael Bruhn Barfod and others, “Promoting sustainability through national transport planning”, *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, vol. 18, No. 3 (January 2018).

А. Предлагаемые ключевые направления деятельности

44. Во избежание как дефицита, так и неполного использования транспортной инфраструктуры и в целях более эффективного управления процессом развития инфраструктуры в рамках следующего этапа Региональной программы действий мог бы применяться ориентированный на производственно-сбытовые цепочки подход к транспортной связуемости, предполагающий увязку планирования с международной торговлей и другими стратегическими направлениями, такими как охрана окружающей среды и социальная защита. Для достижения этой цели необходимо будет оценить детерминанты транспортной связуемости во всех ее аспектах, так как это позволит сформировать более прочную информационную основу для решений соответствующих директивных органов и повысить качество метрик, используемых для оценки как связуемости отдельных видов транспорта (воздушного, автомобильного, внутреннего водного и железнодорожного), так и интермодальной связуемости.

45. Кроме того, важное значение будет иметь разработка и внедрение вспомогательной региональной и национальной нормативно-правовой базы, которая позволит не только осуществлять комплексные интермодальные перевозки и укреплять связуемость, но и обеспечить бесперебойный доступ и бесперебойное функционирование в случае аварий или чрезвычайных ситуаций.

46. Кроме того, десятилетие действий по достижению целей в области устойчивого развития требует понимания взаимосвязи между разветвленными транспортными системами и устойчивым развитием и мерами по борьбе с изменением климата. В этом контексте разработка согласованных на региональном уровне метрик и методологий стала бы первым шагом на пути к установлению конкретных целевых экологических показателей для транспортного сектора в регионе, что послужило бы стимулом для осуществления усилий по обезуглероживанию.

47. Параллельно с этим будет полезно уделить особое внимание созданию стратегической рамочной основы, которая способствовала бы использованию инноваций и технологий для достижения двойной цели – укрепления транспортной связуемости и поощрения устойчивого и низкоуглеродного развития. Важно отметить, что в контексте грузовых перевозок одной из ключевых стратегий по борьбе с изменением климата могло бы стать укрепление интермодальной транспортной связуемости.

48. Наконец, в рамках соответствующей политики следует уделять особое внимание конкретным механизмам, посредством которых транспорт может внести свой вклад в различные аспекты социального развития, в частности в вопросы гендерного равенства, доступности, безопасности, инклюзивности и социальной мобильности, и комплексно интегрировать эти механизмы в стратегии осуществления. Таким образом, следующий этап Региональной программы действий должен способствовать извлечению из транспортной связуемости более широких и конкретных социально-экономических выгод. В этой связи он мог бы включать в себя ключевые приоритетные области, перечисленные в таблице 3.

Таблица 3

Предлагаемые приоритетные области для следующего этапа Региональной программы действий на 2022-2026 годы в поддержку десятилетия действий по достижению целей в области устойчивого развития

<i>Аспект</i>	<i>Приоритетные области</i>
Экономический	Региональная связуемость и логистика (инфраструктура и соответствующая деятельность) Интеграция в глобальные производственно-сбытовые цепочки Потенциал противодействия и переход к устойчивым грузоперевозкам
Социальный	Безопасность транспорта Доступность Инклюзивность Гендерные вопросы
Экологический	Использование энергии Выбросы парниковых газов Другие экологические факторы, затрагивающие грузовой и пассажирской транспорт, включая городской и общественный транспорт

В. Средства осуществления

49. Осуществление Повестки дня на период до 2030 года посредством реализации Региональной программы действий потребует более активного участия и сотрудничества многих заинтересованных сторон для облегчения точной оценки местных, национальных, субрегиональных и региональных потребностей и создания возможностей для использования взаимосвязей между этими потребностями. В этом контексте частный сектор является одной из ключевых заинтересованных сторон и может сыграть важную роль в достижении устойчивого развития, гораздо большую, нежели простое предоставление финансовых средств.

50. Для эффективной работы предприятиям необходимы стабильные институты и прочная нормативно-правовая база. Дать четкий сигнал частному сектору и обеспечить его долгосрочную уверенность могла бы стратегия развития низкоуглеродного зеленого транспорта, разработанная в консультациях с заинтересованными сторонами, подкрепленная инклюзивной и многосекторальной институциональной архитектурой и опирающаяся на соответствующую региональную концепцию. Сформированная в результате этого стабильность создаст благоприятные условия для роста устойчивых предприятий и «зеленого» бизнеса. В этом контексте следующий этап Региональной программы действий мог бы способствовать привлечению внимания к укреплению существующих межправительственных соглашений по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственного соглашения о сухих портах и к разработке новых соглашений.

51. Еще одним элементом, который можно было бы укрепить в рамках следующего этапа Региональной программы действий, является масштаб и структура аналитической и исследовательской деятельности, направленной на содействие принятию обоснованных решений. Помимо анализа текущего положения дел, важное значение будут иметь целенаправленные усилия по созданию региональных баз данных и разработке контрольных показателей и внедрению важнейших методологий оценки достигнутого прогресса.

52. В заключение следует также упомянуть наращивание потенциала, уникальность которого заключается в том, что оно может быть как средством достижения цели, так и самостоятельной целью. Для того чтобы в полной мере оценить результаты усилий по наращиванию потенциала, необходимо, чтобы при попытках измерения и анализа усилий по наращиванию потенциала учитывались оба этих аспекта. Для местных или национальных субъектов, учреждений и организаций более эффективным могло бы быть расширение деятельности по наращиванию потенциала и ее проведение с опорой на тщательную оценку потребностей. Это позволило бы повысить степень оперативности, ответственности и устойчивости любых мер. Опыт показывает, что, хотя финансовые ресурсы и имеют жизненно важное значение, их одних недостаточно для поддержания процесса наращивания потенциала. Обучение, в частности, может иметь лишь краткосрочную ценность, если оно не сопровождается изменениями на других уровнях, позволяющими использовать новые навыки. В связи с этим частью следующего этапа Региональной программы действий могла бы стать разработка более сбалансированного сочетания соответствующих мероприятий и мер.

53. Во всех элементах следующего этапа намеченные результаты могли бы быть более четко увязаны с целями в области устойчивого развития и включать в себя задачи, способные внести измеримый вклад в осуществление Повестки дня на период до 2030 года и других глобальных инициатив, таких как Парижское соглашение.

V. Вопросы для рассмотрения Комитетом

54. Данные о достижении целей в области устойчивого развития в регионе свидетельствуют о необходимости принятия срочных мер для ускорения соответствующего прогресса. Связанные с транспортом задачи и показатели недостаточны для создания в регионе в полной мере устойчивых транспортных систем, сетей и услуг. Для полного учета всех аспектов устойчивого развития в секторальной политике необходимы системные, комплексные и координируемые на региональном уровне усилия.

55. В свете десятилетия действий по достижению целей в области устойчивого развития следующий этап Региональной программы действий должен быть увязан с призывом к более оперативным и преобразующим действиям по достижению этих целей и к выработке для региона всеобъемлющей концепции, в которой в равной степени учитывались бы задачи экономического роста, охраны окружающей среды и социального развития.

56. В этой связи Региональная программа действий, продолжая уделять приоритетное внимание таким традиционным областям развития, как инфраструктура и эксплуатационная сухопутная и морская связуемость, логистика, интеллектуальный транспорт, безопасность дорожного движения и

городской транспорт, может также предусматривать применение более целостного подхода, позволяющего обеспечить учет экономических, экологических и социальных аспектов развития и функционирования транспорта при разработке итоговых документов и планировании мероприятий.

57. В связи с изложенным выше Комитет, возможно, пожелает принять следующие меры:

а) рассмотреть предлагаемые приоритетные области на предмет обеспечения их учета при разработке проекта следующего этапа Региональной программы действий на 2022-2026 годы, который обеспечил бы баланс между экономическими, социальными и экологическими аспектами транспорта и содействовал бы проведению десятилетия действий по достижению целей в области устойчивого развития;

б) обратиться к секретариату с просьбой предпринять соответствующие шаги для созыва консультаций с членами и ассоциированными членами относительно следующего этапа Региональной программы действий в рамках подготовки к четвертой Конференции министров по транспорту, которая состоится в 2021 году.