

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

Бангкок, 15-17 октября 2014 года

Пункт 4с предварительной повестки дня*

Основные вопросы в области транспорта: содействие устойчивым и инклюзивным транспортным системам**Содействие устойчивым и инклюзивным транспортным системам****Записка секретариата***Резюме*

Развитие устойчивых и инклюзивных транспортных систем является одним из первоочередных вопросов, стоящих в глобальной и региональной повестках дня в области развития. Рабочая группа открытого состава по целям в области устойчивого развития предлагает сделать цели и плановые задания, касающиеся безопасных, недорогостоящих, доступных и устойчивых транспортных систем для всех частью целей устойчивого развития. Страны и города в Азиатско-Тихоокеанском регионе сталкиваются с трудностями в обеспечении устойчивой и инклюзивной транспортной инфраструктуры и услуг, которые необходимы для удовлетворения потребностей граждан в передвижении и повышении эффективности грузовых перевозок. Для того чтобы справиться с этими трудностями, им необходимо разрабатывать и осуществлять транспортные стратегии.

В настоящем документе изложены рекомендации, касающиеся различных стратегий, которые могут способствовать повышению устойчивости и инклюзивности транспортных систем. В числе этих стратегий можно отметить следующие: а) повышение эффективности транспортных операций; б) пропаганда региональных стандартов и правил, касающихся инфраструктуры, качества топлива, экономии топлива на транспорте и безопасности дорожного движения; с) обеспечение инклюзивного и комплексного планирования в области транспорта, в том числе национального, межгородского, внутригородского и сельского транспорта; и d) укрепление организационной координации и потенциала национальных, местных и городских учреждений.

Комитету предлагается вынести в адрес секретариата рекомендации относительно мероприятий, направленных на решение вопросов и проблем, связанных с содействием развитию устойчивых и инклюзивных транспортных систем.

* E/ESCAP/CTR(4)/L.1

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Повышение устойчивости и инклюзивности транспортных систем	3
A. Повышение эффективности транспортных операций	5
B. Региональные стандарты, необходимые для преодоления негативных последствий	4
C. Инклюзивное и комплексное транспортное планирование	7
III. Стратегии для рассмотрения в регионе	10
IV. Вопросы для рассмотрения	11

I. Введение

1. В 2012 году Конференция Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Рио+20) завершилась подтверждением приверженности делу устойчивого развития. В настоящее время разрабатываются и совершенствуются различные посекторальные стратегии и политика, что является отражением такой приверженности, а в глобальных и региональных повестках дня в области развития первоочередное внимание начинает уделяться развитию устойчивых и инклюзивных транспортных систем. Во исполнение положений итогового документа Рио+20 «Будущее, которого мы хотим» Рабочая группа открытого состава по целям в области устойчивого развития сформировала 17 целей и 169 плановых заданий, касающихся устойчивого развития¹. Работа над предлагаемыми целями и плановыми заданиями служит вкладом в разработку повестки дня в области развития на период после 2015 года и определяет первоочередные направления деятельности.

2. Что касается сектора транспорта, то Рабочая группа открытого состава предлагает наметить следующее плановое задание: «К 2013 году обеспечить доступ к безопасным, недорогостоящим, доступным и устойчивым транспортным системам для всех, способствуя при этом повышению безопасности дорожного движения, прежде всего путем расширения сетей общественного транспорта с уделением особого внимания потребностям тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, людей с ограниченными возможностями здоровья и престарелых»². В числе некоторых других плановых заданий в их нынешнем виде можно отметить следующие: а) развивать доброкачественную, надежную, устойчивую и прочную инфраструктуру; б) обеспечить безопасный и равный доступ к [] рынкам; в) увеличить объем капиталовложений [] в сельскую инфраструктуру; и д) обеспечить учет мер, связанных с изменением климата, в национальной политике, стратегиях и планах³.

3. Государствам-членам следует разрабатывать стратегии и осуществлять проекты, направленные на достижение целей и выполнение плановых заданий, касающихся устойчивого транспорта, и сделать повестку дня в области развития транспорта более устойчивой и инклюзивной.

¹ Тринадцатая сессия Рабочей группы открытого состава проводилась 14-18 июля 2014 года в Нью-Йорке. Итоговый документ был выпущен 19 июля 2014 года, и с его содержанием можно ознакомиться по адресу: <http://sustainabledevelopment.un.org/focussdgs.html>.

² Там же, плановое задание 11.2.

³ Там же, плановые задания 9.1, 2.3, 2.а и 13.2..

4. Важнейшими атрибутами устойчивых и инклюзивных транспортных систем являются оптимальное сочетание экономических, социальных и экологических факторов, с долгосрочной эксплуатационной пригодностью, безопасностью, надежностью, недороговизной и равным доступом. Вопрос о доступности приобретает все более важное значение в контексте инклюзивности, поскольку большая часть населения, которая находится за чертой бедности, проживает в сельских районах и неформальных городских поселениях. Транспортные системы могут быть для них как физически, так и финансово недоступны.

5. К тому же, с учетом устойчивого развития транспорта различные особенности пассажирских и грузовых перевозок требуют различных стратегий и подходов. Различные уровни «иерархии» транспортных систем, а именно региональных, национальных, межгородских, внутригородских и сельских транспортных систем, также требуют различного внимания и подходов. А посему нужен целый ряд стратегий и подходов, которые будут способствовать совершенствованию иерархической лестницы пассажирских и грузовых перевозок. Страны могли бы рассмотреть возможность включения элементов планирования комплексного интермодального транспорта, развития потенциала и укрепления учреждений, повышения эффективности транспортных систем и операций, совершенствования общественного и немоторизованного транспорта и повышения безопасности дорожного движения в процесс разработки и совершенствования стратегий и политики в области устойчивого и инклюзивного транспорта.

6. В настоящем документе рассматриваются различные стратегии, которые могли бы способствовать повышению устойчивости и инклюзивности транспортных систем. Основное внимание в нем уделяется ключевым направлениям развития транспорта в регионе, а также программным предложениям для рассмотрения государствами-членами.

II. Повышение устойчивости и инклюзивности транспортных систем

7. В настоящее время государства-члены осуществляют различные национальные, субрегиональные и региональные инициативы, которые направлены на совершенствование транспортных сообщений в регионе. Рост объемов торговли и пассажиропотоков повышает спрос на перевозки. Обеспечение транспортных перевозок и услуг не отстает от роста спроса, однако необходимость повышения устойчивости и инклюзивности транспортных систем в целом представляет собой дополнительную задачу.

8. В нижеследующем разделе рассматриваются вопросы и проблемы, с которыми сталкиваются страны Азиатско-Тихоокеанского региона в процессе развития устойчивых и инклюзивных транспортных систем.

A. Повышение эффективности транспортных операций

9. Транспортные сообщения в регионе содействуют перевозке грузов и пассажиров как внутри стран, так и между ними. Страны-члены предпринимают согласованные усилия по совершенствованию транспортной инфраструктуры в регионе, например автомобильных дорог, железных дорог и интермодальных станций пересадки/перевалки. Качество транспортной инфраструктуры в различных странах отнюдь не одинаково, однако в настоящее время в регионе уже существуют относительно тесные связи, если говорить о его транспортных инфраструктурных сетях.

10. Региональные интермодальные транспортные сети будут иметь особенно важное значение для торговли не имеющих выхода к морю развивающихся стран и малых островных развивающихся государств, что будет оказывать этим странам помощь в более активном участии в международной и региональной торговле. Инвестируя в интермодальные мощности, например «сухие порты», а также в деятельность по совершенствованию физических связей между различными видами транспорта, правительства могут расширить круг транспортных альтернатив для грузоотправителей и торговцев, что обеспечит поиск более экономически эффективных и конкурентоспособных транспортных решений. Такая сеть предоставит возможность осуществить переход к энергоэффективным и экономически выгодным видам транспорта, например железнодорожному транспорту, в случае перевозок на дальние расстояния. Это имеет особенно важное значение для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в Азиатско-Тихоокеанском регионе, поскольку транспортные издержки в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Азии в 1,28 – 1,91 раза превышают издержки типичных прибрежных стран.

11. Несмотря на то, что предпринимаются различные усилия по совершенствованию региональной транспортной инфраструктуры с учетом проектных нормативов, правил и руководящих принципов, нашедших отражение в трех межправительственных соглашениях, разработанных под эгидой Комиссии⁴, требуется наращивать программные усилия по дальнейшей модернизации транспортных инфраструктурных сетей региона, а также использованию в полном объеме таких региональных интермодальных сетей в интересах повышения конкурентоспособности, снижения транспортных затрат в регионе, прежде всего, не имеющих выхода к морю стран.

12. Состояние физической инфраструктуры заметно улучшилось, и существует достаточно развитая сеть транспортных сообщений, однако люди вынуждены делать пересадки, а грузы подвергаться перевалке, или все это связано с длительными и сложными формальностями при пересечении границ. Предстоит еще многое сделать для упрощения процедур трансграничной перевозки грузов и пассажиров.

13. Нефизические барьеры на границах являются причиной увеличения транспортных расходов, снижения конкурентоспособности наземного транспорта и торговли из-за задержек в перевозке грузов и пассажиров. Результаты множества исследований говорят о необходимости и пользе упрощения и согласования процесса международных перевозок. Это положение дополнительно осложняется необходимостью повышения безопасности и, в некоторых случаях, защиты внутренней транспортной индустрии. Более широкое использование ИКТ в интересах упрощения процедур перевозок как внутри страны, так и на границах вполне может способствовать совершенствованию организации трансграничных перевозок и повышению эффективности перевозок пассажиров и грузов.

В. Региональные стандарты, необходимые для преодоления негативных последствий

14. Расширение транспортных инфраструктурных сетей способствует экономическому развитию и открывает возможности для повышения качества жизни населения. Вместе с тем, такое расширение сопровождается

⁴ Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог; Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог и Межправительственное соглашение о «сухих портах».

стремительным увеличением числа моторизованных транспортных средств и нежелательных экономических, социальных и экологических последствий, включая загрязнение и истощение запасов природных ресурсов, а также рост числа ДТП, в том числе со смертельным исходом.

1. Стандарты выбросов и топлива

15. Постоянный рост цен на энергоносители приводит к повышению стоимости перевозок, что может ограничить к ним доступ. Во многих случаях транспортные инфраструктура и услуги могут быть физически доступны, а с финансовой точки зрения нет. Как в селах, так и в городах большую часть своих средств малоимущее население тратит на транспорт⁵. Многие органы, ответственные за разработку политики в области транспорта, осознают, что странам необходимо предпринять шаги в направлении снижения энергопотребления и выбросов в транспортном секторе. Вместе с тем, страны проводят различную политику и осуществляют различные стратегии в зависимости от особенностей их транспортных систем.

16. Налицо области, в которых страны вполне могут решить проблемы энергопотребления и выбросов. Страны могут рассмотреть возможность обновить или повысить стандарты выбросов транспортными средствами и стандарты экономии топлива.

17. Во многих странах Азии уже приняты стандарты выбросов, включая Европейские стандарты⁶. Многие страны находятся в процессе принятия или повышения своих стандартов выбросов для транспортных средств. Недавно Сингапур объявил о том, что к 2017 году он примет стандарты выбросов Евро 6, что сделает его первой страной в регионе, где будет действовать наиболее жесткое регулирование в целях уменьшения вредоносных выбросов.

18. Повышение стандартов экономии топлива непосредственно зависит от стран-производителей транспортных средств⁷. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств включил в свою нормативную базу технические новшества транспортных средств для того, чтобы сделать их более безопасными и экологически менее вредными⁸. Глобальная инициатива по экономии топлива наметила задачу к 2030 году сократить на 50 процентов потребление топлива в новых автомобилях (L/100 км), по сравнению с 2005 годом⁹.

19. Секретариат планирует сотрудничать с Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций, Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде и другими заинтересованными сторонами в деле пропаганды и повышения стандартов выбросов, стандартов

⁵ См. E/ESCAP/MCT.2/9.

⁶ Европейские экономические стандарты устанавливают предельно допустимые уровни содержания вредных веществ в выхлопных газах (например, оксидов азота, общее количество углеводородов, неметановые углеводороды, окись углерода и твердые примеси) в отношении новых транспортных средств. Евростандарты 1-6 применяются к малотоннажным автомобилям, тогда как стандарты I-VI к большегрузным автомобилям. Чем выше регистрационный номер стандарта, тем жестче требования к ограничению выбросов.

⁷ Основными странами-производителями транспортных средств в Азии являются Индия, Китай, Республика Корея, Российская Федерация, Таиланд и Япония.

⁸ Отдел транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций представляет форму услуги секретариата (www.unece.org/trans/main/welcwp29.html).

⁹ Global Fuel Economy Initiative, *Fuel Economy State of the World 2014: The World is Shifting into Gear on Fuel Economy* (London, 2014).

экономии топлива и качества топлива. По консультации с государствами-членами и заинтересованными сторонами секретариат изучит возможность установления региональных стандартов и правил в вышеупомянутых областях.

2. Безопасность дорожного движения и согласование дорожных знаков и сигналов

20. В своей резолюции 64/255 от 2 марта 2010 года о повышении безопасности дорожного движения в мире Генеральная Ассамблея провозгласила период 2011-2020 годов Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью стабилизации и в последующем снижения прогнозируемого уровня дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в мире за счет осуществления мероприятий на национальном, региональном и глобальном уровнях.

21. Несмотря на предпринимаемые на национальном, региональном и глобальном уровнях различные усилия по повышению безопасности дорожного движения в соответствии с провозглашенным Десятилетием действий в последние годы в силу стремительного роста числа транспортных средств и увеличения протяженности сети автомобильных дорог, во многих странах региона существенно выросло число дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом. Данные Доклада о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2013 года¹⁰ свидетельствуют о том, что на дорогах в Азиатско-Тихоокеанском регионе в 2010 году погибло свыше 777 000 человек, что составляет больше половины от 1,24 млн. дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом в мире за этот год, что существенно выше аналогичного показателя за 2007 год. Все последствия этого оценить невозможно, однако экономические потери, согласно расчетам, составляют от 1 до 5 процентов валового национального продукта¹¹.

22. По мере совершенствования в регионе транспортных сообщений количество транспортных средств, пересекающих национальные границы, будет расти, а поэтому различные дорожные знаки, сигналы и разметка будут представлять потенциальную опасность для водителей, приезжающих из-за рубежа. А поэтому налицо необходимость совершенствования работы по согласованию дорожных знаков и сигналов, а также правил дорожного движения в азиатско-тихоокеанских странах в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций о дорожных знаках и сигналах (1968 год) и Конвенцией о дорожном движении (1968 год).

23. В резолюции 48/11 ЭСКАТО прозвучал призыв к присоединению к семи транспортным конвенциям Организации Объединенных Наций и их осуществлению, включая Конвенцию о дорожных знаках и сигналах и Конвенцию о дорожном движении; тем не менее, многие страны ЭСКАТО еще не присоединились к этим двум конвенциям¹². В ходе обзора положения с дорожными знаками, сигналами и разметкой, которые используются в регионе, необходимо изучить возможности для взаимодействия и пути пропаганды правовых документов Организации Объединенных Наций, касающихся

¹⁰ World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action* (Geneva, 2013). Доступно по адресу: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/en/index.html.

¹¹ См. www.who.int/roadsafety/decade_of_action/toolkit/key_messages/en/index.html.

¹² По состоянию на 24 июня 2014 года, членами ЭСКАТО, которые еще не присоединились к двум конвенциям, являются следующие: Афганистан, Бангладеш, Бруней-Даруссалам, Бутан, Камбоджа, Китай, Корейская Народно-Демократическая Республика, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малайзия, Мальдивы, Мьянма, Непал, Сингапур, Шри-Ланка и Япония.

безопасности дорожного движения. На начальном этапе основное внимание можно было бы уделить Ассоциации государства Юго-Восточной Азии, поскольку создание в 2015 году экономического сообщества АСЕАН, как ожидается, приведет к увеличению движения через границы.

24. Первой основной составляющей Глобального плана для Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения является развитие потенциала в деле обеспечения безопасности дорожного движения. Другими четырьмя составляющими являются: повышение безопасности дорожной инфраструктуры и расширение транспортных сетей; дальнейшее повышение безопасности транспортных средств; воспитание законопослушного поведения участников дорожного движения; и повышение эффективности помощи жертвам автомобильных аварий. Страны должны рассматривать Глобальный план как инструмент, необходимый для содействия разработке национальных планов действий, и к ним обращаются с призывом комплексно заниматься осуществлением мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

25. В целях оказания членам и ассоциированным членам помощи в осуществлении мероприятий в рамках Глобального плана секретариат расширит свое взаимодействие с ключевыми сторонами в регионе в целях: а) пропаганды глобальных и региональных передовых методов обеспечения безопасности дорожного движения; б) исследования и анализа вопросов, данных и статистики, связанных с безопасностью дорожного движения в странах, и распространения информации о результатах и сделанных выводах; в) организации мероприятий по развитию потенциала и оказанию технической помощи; и г) подключения экспертов в вопросах безопасности дорожного движения и государственных чиновников в регионе к процессу обмена информацией о передовых методах, касающихся повышения безопасности дорожного движения.

С. Инклюзивное и комплексное транспортное планирование

26. Национальные вопросы и проблемы, связанные с городским, сельским и грузовым транспортом, не менее важны, чем вопросы и проблемы, касающиеся регионального и трансграничного транспорта, и требуют к себе безотлагательного внимания.

27. Правительства многих стран и города региона предпринимают различные инициативы, направленные на повышение устойчивости и инклюзивности транспортных систем. Вместе с тем, предстоит проделать еще большую работу в сфере инклюзивного и комплексного транспортного планирования; согласования национальных и местных транспортных стратегий, организационного укрепления и повышения слаженности координации между национальными и городскими властями, деятельности по претворению в жизнь стратегии устойчивого и инклюзивного транспорта. Во многих случаях деятельность по транспортной интеграции сводится лишь к изданию печатных трудов и правительственных докладов в силу структуры правительства и отсутствия координации в планировании различных видов транспорта.

1. Городской общественный транспорт

28. Правительства в регионе сталкиваются с множеством трудностей в создании эффективно функционирующих транспортных систем в городах в силу стремительных темпов урбанизации. Рост числа находящихся в личном пользовании транспортных средств вызывают заторы на дорогах и увеличение объема выбросов вредных веществ, повышение уровня загрязнения и рост числа

проблем, связанных со здравоохранением. Вместе с тем, данные недавно проведенного обзора национальной политики в городах в отдельных странах-членах говорят о том, что в разработке устойчивых национальных и городских транспортных стратегий достигнут определенный прогресс.

29. Создание таких видов общественного транспорта, как городские автобусы большой вместимости, метрополитен и скоростные автобусы, может помочь сократить число находящихся в личном пользовании автомобилей. Различные меры стимулирования и дестимулирования могут способствовать уменьшению использования частных транспортных средств и более активному использованию общественного транспорта. В Республике Корея, Сингапуре и Гонконге (Китай) созданы хорошо функционирующие комплексные системы общественного транспорта, которые базируются на привлекательных системах общественного транспорта, и ограничение использования личного транспорта.

30. Инфраструктура и условия для эксплуатации немоторизованного транспорта, например хождение пешком и езда на велосипедах, играют немаловажную роль в обеспечении устойчивой мобильности. Хорошо спланированная и продуманная инфраструктура немоторизованного транспорта, которая является частью комплексной системы общественного транспорта в целом, может стать привлекательной для большего числа людей и помочь в борьбе с пробками и выбросами вредных веществ.

31. Во многих городах начинают осуществляться стратегии и разработанные проекты для стимулирования использования немоторизованного транспорта. К примеру, начиная с 1996 года, в Боготе проложено свыше 300 км отдельных велосипедных дорожек, известных как «СиклоРута». Эта сеть велосипедных дорожек является одной из наиболее протяженных в мире. В 2011 году, согласно оценкам, ежедневно совершалось 320 000 велосипедных поездок¹³. Городские спонсоры часто принимают участие в мероприятиях, когда улицы закрыты для движения личных моторизованных транспортных средств.

32. В некоторых городах были предприняты дальновидные и успешные инициативы. В Ханчжоу (Китай) в 2008 году приступили к осуществлению программы внедрения системы общественного велосипедного транспорта с целью подключения ее к системе общественного транспорта за счет охвата первой и последней части поездки. Станции общественных велосипедов были созданы рядом с транзитными станциями. Сначала осуществления этой программы использование общественных велосипедов выросло в среднем менее чем одного случая использования одного велосипеда в день до 5,5 случаев использования одного велосипеда в день. В 2013 году среднее число поездок в день составило 325 000, причем наибольший показатель достиг уровня 402 400 поездок¹⁴. Доля велосипедов как одного из видов транспорта увеличилась с 34 процентов в 2008 году до 43 процентов в 2011 году¹⁵.

33. Несмотря на достигнутый в различных областях прогресс, предстоит проделать еще большую работу для установления логически обоснованных связей между политикой и программами на национальном и местном уровнях.

¹³ www.c40.org/case_studies/bogot%C3%A1%E2%80%99s-cicloruta-is-one-of-the-most-comprehensive-cycling-systems-in-the-world.

¹⁴ Susan A. Shaheen and others, “China’s Hangzhou public bicycle: understanding early adoption and behavioral response to bikesharing”, Transportation Research Record 2247. Доступно по адресу: http://76.12.4.249/artman2/uploads/1/China__s_Hangzhou_Public_Bicycle.pdf.

¹⁵ “Hangzhou, China: the world’s largest bike sharing program”, EcoMobility (ICLEI – Local Governments for Sustainability, 2011). Доступно по адресу: www.ecomobility.org/fileadmin/template/project_templates/ecomobility/files/Publications/Case_stories_EcoMobility_Hangzhou_PDF_print.pdf.

Во многих случаях вызывают нарекания и процесс осуществления такой политики и стратегий.

34. Для осуществления комплексной транспортной политики и стратегий требуются эффективно функционирующие учреждения. Для руководства такими учреждениями требуется больше руководителей с более высокой квалификацией и уровнем подготовки. В связи с этим университетам и учебным заведениям необходимо также переориентировать свои стратегии и методы обучения и включить в свои учебные планы предметы, связанные с вопросами устойчивости и инклюзивности.

35. Кроме того, значительная часть городского населения проживает в трущобах. Доля городских жителей, проживающих в трущобах, составляет 28 процентов по Восточной Азии, 31 процент по Юго-Восточной Азии и 35 процентов по Южной Азии¹⁶. Вопрос доступности и инклюзивности имеет особенно важное значение для этих групп населения и для населения, находящегося за чертой бедности, на селе. Для того чтобы предоставить бедному населению возможность пользоваться транспортными системами, необходимо использовать различные стратегии.

2. Сельский транспорт

36. Доступ важен как в городах, так и в селах. За счет расширения доступа фермеры получают возможность доставлять свой урожай на рынок, а людям проще найти работу, а также добраться до школы и больницы. Доступ считается одним из ключевых условий, способствующих устойчивому процветанию. Нередко создается инфраструктура, но отсутствует транспортное сообщение, а в некоторых случаях предоставляемые услуги не удовлетворяют потребности всех слоев общества, прежде всего социально незащищенных групп населения, например малоимущего населения, женщин или людей с ограниченными возможностями здоровья.

37. Правительства обязаны предоставить сельским жителям доступ к транспорту и должны изучить и внедрить системы оценки, которые предусматривают учет более широкого круга связанных с обеспечением доступа сельским жителям социальных благ, а также известных экономических благ.

3. Грузовой транспорт

38. Интермодальные перевозки предусматривают использование различных видов транспорта и услуг. Это может открыть более широкие возможности для обеспечения экологической устойчивости, чем использование единственного вида транспорта, например автомобильного транспорта, в процессе перевозок в целом. А поэтому интермодальным перевозкам в качестве одного из путей повышения эффективности работы грузового транспорта начинает уделяться повышенное внимание. Управление и руководство интермодальными перевозками, вместе с тем, представляет собой довольно сложный вопрос, в решении которого должны участвовать различные стороны, которые создают инфраструктуру и оказывают услуги (внутренние водные, автомобильные, железнодорожные и интермодальные логистические центры) в рамках системы снабжения в целом. Уровень координации на национальном уровне может свидетельствовать о структуре министерств в той или иной стране. Различные посекторальные транспортные учреждения сегодня объединяются в одну

¹⁶ United Nations Human Settlements Programme, *State of the World's Cities 2012/2013: Prosperity of Cities* (Nairobi, 2012), p. 127.

ответственную структуру, которая занимается всеми видами транспорта. Форма собственности (государственная, государственно-частная и частная) и финансирование интермодальных инфраструктур оказывает немалое влияние на эффективность и размеры транспортных издержек. Многообсуждаемая концепция универсального транспортного обслуживания еще только разрабатывается, и для ее реализации требуется следующее: учет и распределение оплаты за проезд, отбор маршрутов, а также обеспечение погрузки/разгрузки, хранения, перевалки и таможенной очистки в местах пересечения границ.

39. В целях расширения сети и повышения эффективности грузовых перевозок в Индии в настоящее время в процессе создания инфраструктуры повышенное внимание уделяется модернизации и капитальному ремонту железных дорог. Новое правительство Индии предложило создать в течение следующих пяти лет высокоскоростную железнодорожную сеть и сеть грузовых коридоров. В силу того, что эти проекты требуют вложения весьма большого объема средств, правительство рассматривает возможность ослабления режима иностранного инвестирования в сектор железных дорог, например путем возможности стопроцентного наличия прямых иностранных инвестиций в высокоскоростных железнодорожных системах и специальных грузовых линиях.

40. Поскольку в каждой стране сложилась своя уникальная ситуация, для поиска путей повышения оперативной эффективности интермодальных транспортных систем требуются пересмотр действующих механизмов координации и управления, определение вопросов и задач, а также оценка различных факторов и стратегий. В процессе разработки стратегий в Азиатско-Тихоокеанском регионе было бы полезно привлечь к участию все основные заинтересованные стороны, представляющие частные и государственные сектора, поскольку этому процессу будут способствовать их взгляды на определенные вопросы, факторы и стратегии, касающиеся управления и руководства интермодальным транспортом и его эксплуатации.

Ш. Стратегии для рассмотрения в регионе

41. Новые стратегии, программные инициативы и меры на региональном, национальном и местном городском уровнях требуются для того, чтобы повысить устойчивость и инклюзивность транспортных систем и услуг. В связи с этим секретариат будет и впредь пропагандировать стратегии устойчивого и инклюзивного транспорта за счет уделения повышенного внимания исследованиям и нововведениям, организационному строительству, пропаганде региональных стандартов и правил, а также распространению знаний. Вниманию предлагаются следующие программные предложения, которые могут помочь в переходе к более устойчивым и инклюзивным транспортным системам в регионе.

42. **Повышение эффективности транспортных операций:** странам необходимо не только совершенствовать региональные физические транспортные сообщения, но и двигаться в направлении повышения оперативной эффективности перевозок в регионе. Стратегии могут способствовать повышению эффективности транспортных операций путем стимулирования использования энергоэффективных транспортных средств, перехода к энергоэффективным видам транспорта и пропаганды использования железных дорог в случае перевозок на дальние расстояния и использования интермодальных трансфертных станций.

43. **Пропаганда региональных стандартов и правил:** страны могли бы рассмотреть возможность развития сотрудничества в целях разработки и

принятия стандартов выбросов транспортных средств и стандартов экономии топлива и присоединиться к конвенциям об обеспечении безопасности дорожного движения и осуществлять их, что приведет к согласованию дорожных знаков в регионе и внесет вклад в повышение безопасности дорожного движения.

44. Обеспечение инклюзивного и комплексного транспортного планирования: странам региона следует перейти на национальном и городском уровнях от унимодального к комплексному транспортному планированию. Интеграция транспортного планирования должна предусматривать наличие физической связи между видами транспорта, а также услугами, включая общую систему взимания платы за проезд и билетных касс. В процессе планирования следует стремиться к инклюзивному развитию, которое учитывает потребности как городского, так и сельского населения.

45. Укрепление организационных возможностей: наличие эффективно функционирующих учреждений является неременным условием осуществления устойчивых и инклюзивных транспортных стратегий и комплексного транспортного планирования, а также повышения степени слаженности координации деятельности между различными учреждениями. Странам и городам следует подумать о путях повышения потенциала должностных лиц и учреждений. Повышенное внимание можно было бы уделить исследованиям, касающимся вопросам управления, развития и эксплуатации на транспорте. В сотрудничестве с партнерами по развитию, соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций и другими международными организациями можно спланировать информационно-просветительские мероприятия и мероприятия по развитию потенциала, которые рассчитаны на основные заинтересованные стороны.

IV. Вопросы для рассмотрения

46. Комитету предлагается призвать государства-члены рассмотреть пути повышения степени устойчивости национальных, межгородских, внутригородских и сельских транспортных систем и направления политики, затронутые в настоящем документе.

47. Комитету предлагается предложить государствам-членам поделиться информацией о новаторских национальных и местных стратегиях, которые разрабатываются и осуществляются в интересах развития устойчивых и инклюзивных транспортных систем.

48. Комитету предлагается вынести в адрес секретариата рекомендации относительно мероприятий, касающихся решения вопросов и проблем, связанных с содействием разработке устойчивых и инклюзивных транспортных стратегий и систем в регионе.