Организация Объединенных Наций ESCAP/81/15

Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
30 January 2025
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана

Восемьдесят первая сессия
Бангкок, 21–25 апреля 2025 года
Пункт 5f предварительной повестки дня*
Обзор осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в Азиатско-Тихоокеанском регионе и вопросов, касающихся вспомогательной структуры Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана: транспорт

Повышение степени жизнестойкости и устойчивости систем городского общественного транспорта в городах Азиатско-Тихоокеанского региона

Записка секретариата

Резюме

Частота и интенсивность природных и антропогенных климатических явлений в Азиатско-Тихоокеанском регионе растут, что серьезно сказывается на транспортной инфраструктуре, услугах и жизни людей. Хотя транспортному сектору крайне важно повысить свою жизнестойкость, стремиться к устойчивости тоже необходимо. Это требует перехода к доступным, инклюзивным, безопасным и экологически чистым городским транспортным системам, в рамках которых приоритет отдается низкоуглеродным решениям. Такой подход не только позволяет смягчить последствия, связанные с изменением климата, но и обеспечивает равные возможности мобильности для всех жителей, что способствует устойчивости урбанизации в регионе.

В настоящем документе секретариат представляет информацию о текущем состоянии систем городского общественного транспорта в городах Азиатско-Тихоокеанского региона и описывает последние события, возникающие тенденции и способы, с помощью которых секретариат помогает государствам-членам улучшить доступность, устойчивость, безопасность и жизнестойкость таких систем.

Секретариат предлагает различные меры и стратегии, которые могли бы способствовать дальнейшему совершенствованию систем общественного транспорта при одновременной реализации Парижского соглашения и Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, возможно, пожелает принять к сведению выводы и стратегические рекомендации, содержащиеся в настоящем документе, и дать секретариату дальнейшие указания в этом отношении.

* ESCAP/81/1.

Просьба отправить на вторичную переработку

I. Введение

1. Азиатско-Тихоокеанский регион урбанизируется: в настоящее время в его городах проживает более 2,2 миллиарда человек, и ожидается, что к 2050 году их число увеличится на 50 процентов, что приведет к появлению еще 1,2 миллиарда городских жителей[1]. Этот рост создает как возможности, так и проблемы. Одной из самых актуальных проблем, стоящих перед городами региона, является стремительный рост спроса на услуги общественного транспорта. Городская мобильность очень важна для горожан, поскольку она облегчает доступ к работе, образованию, здравоохранению и другим жизненно важным услугам и возможностям. Ожидается, что к 2050 году спрос на пассажирские перевозки удвоится в Юго-Восточной Азии и вырастет на 92 процента в Южной и Юго-Западной Азии[2]. В настоящее время количество автомобилей в городах региона удваивается каждые шесть лет[3].

2. Согласно анализу данных по безопасности дорожного движения за 2021 год, основанному на *Global Status Report on Road Safety (2023)* («Доклад о глобальном состоянии безопасности дорожного движения в 2023 году»), опубликованном Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), в регионе произошло более 700 000 смертей в результате ДТП, около двух третей из которых приходится на уязвимых участников дорожного движения. Учитывая, что пешеходы, велосипедисты и водители двух- и трехколесных транспортных средств обычно сосредоточены в городских районах, безопасность дорожного движения в них остается важнейшей проблемой.

3. Интеллектуальные транспортные системы и цифровые технологии все чаще используются операторами общественного транспорта для повышения эффективности, безопасности, устойчивости и отказоустойчивости своих систем. Новые цифровые технологии эффективно используются для планирования маршрутов, взимания дорожных сборов, организации совместных поездок и услуг по требованию, а также для управления дорожным движением, что позволяет уменьшить заторы, оптимизировать транспортные операции и улучшить общее впечатление от поездок.

4. По всему региону развиваются различные виды общественного транспорта – метро, легкорельсовый транспорт, городские железные дороги, скоростные автобусы, автобусные и микроавтобусные системы, – которые дополняются различными видами неформального транспорта. При этом 41 процент городского населения не имеет удобного доступа к системам общественного транспорта[4]. На их доступность влияют такие факторы, как неадекватный уровень обслуживания, отсутствие интеграции между

[1] См. https://unhabitat.org/asia-and-the-pacific-region.

[2] Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) and International Transport Forum, ITF Transport Outlook 2023 (Paris, OECD Publishing, 2023).

[3] Asian Development Bank (ADB), “ADB’s work in sustainable transport”. Доступно на сайте www.adwww.adb.org/what-we-do/topics/transport/overview.

[4] Программа Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (ООН-Хабитат), «Городской транспорт», база данных «Городские показатели». Доступно на сайте https://data.unhabitat.org/pages/urban-transport (дата обращения: 20 декабря 2024 года).

различными видами транспорта и неадекватные проектные решения при планировании инфраструктуры. Еще одной проблемой является отсутствие социальной инклюзивности, которая обеспечила бы доступность транспортных систем и услуг для всех слоев общества, включая маргинализированные группы, такие как семьи с низким доходом, пожилые люди и инвалиды.

5. В 2024 году в регионе наблюдалось увеличение частоты и интенсивности стихийных бедствий и климатических явлений. Такие события, включая циклоны в Бангладеш [5], беспрецедентные дожди и наводнения в Непале [6], наводнения во Вьетнаме [7], наводнения и сели в Таиланде [8], циклоны и штормы на Филиппинах [9] и другие, нанесли значительный ущерб транспортной инфраструктуре и общественному транспорту и нарушили работу транспорта В Непале, согласно предварительному отчету об оценке потерь и ущерба, на ремонт и реконструкцию автодорог, поврежденных наводнениями и дождями, потребуется примерно 207 млн долл. США. Во Вьетнаме на покрытие убытков и ущерба, нанесенных автомобильным и железным дорогам тайфуном «Яги», потребуется примерно 123 млн долл. США.

6. Транспортный сектор не только подвержен влиянию изменения климата, но и содействует этому в результате выбросов от транспортных средств. В 2022 году выбросы диоксида углерода от автомобильного транспорта составили 75 процентов от общего объема выбросов в мире и 89 процентов от объема выбросов в Азии [10]. Несмотря на усилия правительств по их сокращению, в период с 2010 по 2021 год выбросы диоксид углерода транспортным сектором в Азии выросли на 36 процентов[11].

7. Учитывая вышеизложенные проблемы, национальные и местные органы власти должны работать над созданием интегрированных, устойчивых и жизнеспособных систем общественного транспорта. Для этого необходимы интеграция городского и транспортного планирования; интеграция различных видов транспорта и активная мобильность; рассмотрение возможности транзитно-ориентированного развития и дополнительных маршрутов общественного транспорта для улучшения доступности; использование «умных» транспортных систем для повышения эффективности и устойчивости; удовлетворение транспортных

5 United Nations, “On the frontline of climate change – WFP responds to Cyclone Remal, the first cyclone of 2024 in Bangladesh”, 3 July 2024.

6 International Centre for Integrated Mountain Development, “Death toll climbs as torrential rains pound Nepal”, 28 September 2024.

7 International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies, “Millions affected as Super Typhoon Yagi hits Vietnam”, 13 September 2024.

8 “Thai PM: mud must be cleared from Chiang Rai promptly”, *Bangkok Post*, 22 September 2024.

9 World Food Programme (WFP), “WFP Philippines: 2024 typhoon season situation report no. 6”, 16 December 2024.

10 Sudhir Gota and Cornie Huizenga, *The Contours of a Net Zero Emission Transport Sector in Asia: Background Paper* (Manila, ADB, 2023).

11 Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport, “SLoCaT transport, climate and sustainability global status report: 3rd edition – module 1: transport pathways to reach global climate and sustainability goals – key insights” (Brussels, 2023).

потребностей различных социальных групп для расширения инклюзивности; учет возможного влияния климатических явлений на проектирование инфраструктуры; и повышение безопасности движения в городах за счет управления скоростью и проектирования безопасной инфраструктуры в соответствии с подходом «безопасная система».

II. Текущее состояние систем городского общественного транспорта

A. Виды общественного транспорта

8. Метро, легкорельсовый транспорт, городская железная дорога, скоростной автобус, автобус, микроавтобус и речной паром - основные виды общественного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Кроме того, во внутренних районах городов действуют различные виды неформального транспорта, которые дополняют системы общественного транспорта в городах. Согласно данным о парке транспортных средств из *Global Status Report on Road Safety (2023)* («Доклад о глобальном состоянии безопасности дорожного движения в 2023 году»), в Южной и Юго-Западной Азии, а также в Юго-Восточной Азии преобладающая доля видов транспорта приходится на двух- и трехколесные транспортные средства. Во многих городах нет надлежащей инфраструктуры и удобств для активных видов передвижения, таких как ходьба и езда на велосипеде. На долю частных автомобилей приходится 70 процентов всех транспортных средств в регионе, что приводит к увеличению загрязнения воздуха, смертности на дорогах и заторам. По оценкам, перегруженность дорог обходится странам Юго-Восточной Азии от 2 до 5 процентов валового внутреннего продукта (ВВП)[12].

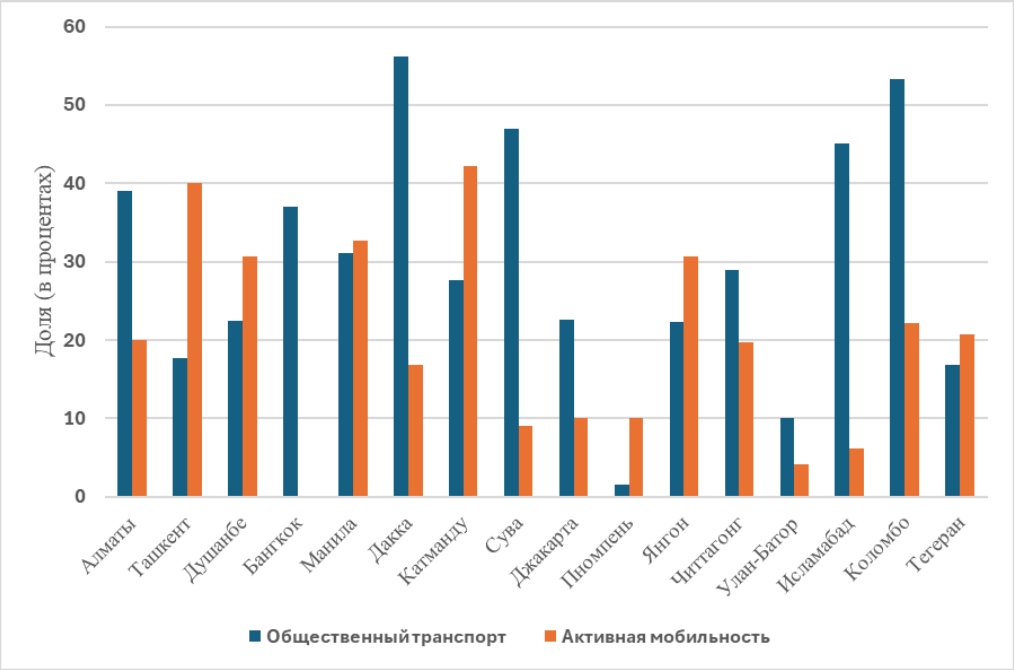
9. Согласно данным по отдельным городам Азиатско-Тихоокеанского региона, во многих городах доля общественного транспорта в общем количестве поездок на работу низка, а доля активной мобильности высока (см. диаграмму I). Такие города, как Бангкок, Дакка, Ханой, Хошимин, Джакарта и Вьентьян, инвестируют в развитие систем массового транспорта, но многие из них с трудом поддерживают, не говоря уже об увеличении, долю общественного транспорта, зачастую из-за недостаточных инвестиций в системы такого транспорта. В результате недостаточного предложения вариантов общественного транспорта, по прогнозам, до 2030 года будет продолжаться переход от общественного транспорта к личному. Для того чтобы переломить эту тенденцию, правительствам необходимо улучшить интеграцию между различными видами транспорта, причем общественный транспорт должен быть в центре этих усилий. Физическая интеграция, интеграция услуг и интеграция тарифов – ключевые компоненты эффективных систем общественного транспорта, поскольку они делают пересадки между видами транспорта и операторами удобными и легкими. Интегрированные системы оплаты проезда и цифровые системы оплаты были внедрены в таких городах, как Алматы, Сеул, Сингапур, Ташкент и Токио. Однако, например, в Бангкоке, где функционируют различные виды

[12] ADB, *Trend Cards: Reimagining the Future of Transport across Asia and the Pacific* (Manila, 2022).

общественного транспорта, интегрированные системы оплаты проезда в общественном транспорте еще не внедрены.

10. Активная мобильность, включающая передвижение пешком и на велосипеде, является ключевым фактором для удовлетворения спроса на связь с общественным транспортом на первой и последней милях. Хотя доля активной мобильности уже высока, создание безопасной, удобной и эффективной инфраструктуры для пеших и велосипедных прогулок может привлечь больше пассажиров к активной мобильности и, в конечном счете, к общественному транспорту.

Диаграмма I
Доля общественного транспорта и активной мобильности в отдельных городах

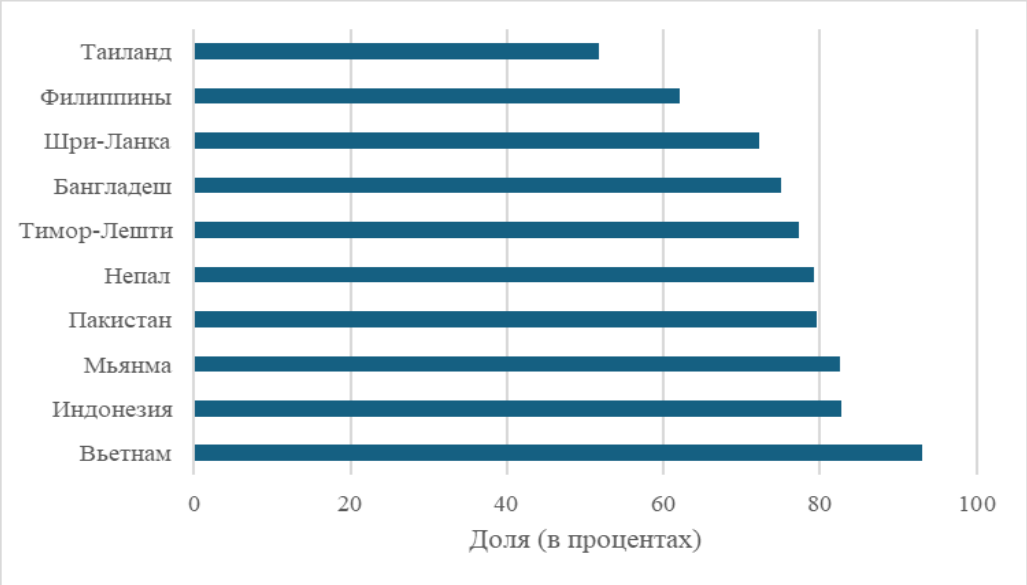


Источник: расчеты Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) на основе данных из отчетов об оценке мобильности по транспортному индексу устойчивого городского транспорта за последний доступный год. Доступно на www.unescap.org/our-work/transport/suti.

Примечание: на момент составления отчета данных по активной мобильности в Бангкоке не было.

11. В большинстве стран Южной и Юго-Западной Азии, а также Юго-Восточной Азии двух- и трехколесные транспортные средства играют важную роль в обеспечении мобильности, составляя более 60 процентов от общего парка транспортных средств (см. диаграмму II). В таких городах, как Бангкок и Джакарта, водители мотоциклов предоставляют услуги общественного транспорта по требованию. Но, хотя они предлагают дешевые и удобные варианты передвижения, они также являются причиной пробок и загрязнения окружающей среды и имеют низкие показатели безопасности.

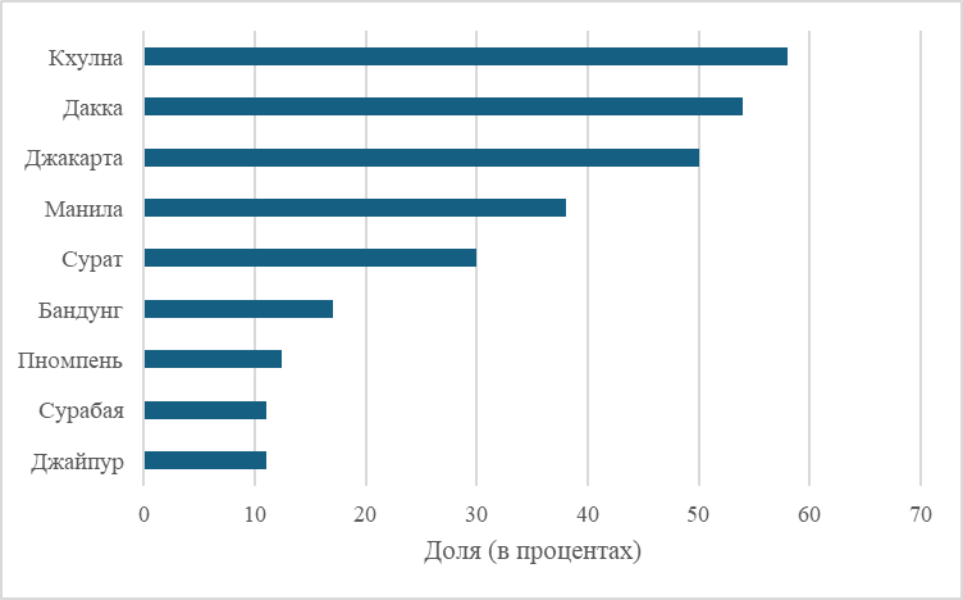
Диаграмма II
Доля двух- и трехколесных транспортных средств в общем парке автомобилей в отдельных странах, 2021 год



Источник: расчеты ЭСКАТО на основе данных ВОЗ, *Global Status Report on Road Safety: Country and Territory Profiles (2023)* («Доклад о глобальном состоянии безопасности дорожного движения в 2023 году: профили по странам и территориям») (Женева, 2023 год).

12. К городам, где неформальный транспорт используется значительной частью пассажиров, относятся Джакарта, Дакка и Кхулна (более 50 процентов) и Манила (38 процентов) (см. диаграмму III). Совместные такси, микроавтобусы, джипни, ангкоты, авторикши, темпо и тук-туки - примеры моторизованного неформального транспорта, которые служат гибкими и реагирующими на спрос вариантами. Эти виды транспорта популярны среди людей с низким уровнем дохода, а также удовлетворяют спрос на связь «первой и последней мили». Необходимо интегрировать неформальный транспорт в общее планирование общественного транспорта и решить такие проблемы, как низкие стандарты безопасности и отсутствие удобств, путем введения услуг на маршрутах и обеспечения вспомогательной инфраструктуры, такой как парковки и павильоны для пассажиров, вдоль маршрутов.

Диаграмма III
Доля неформального транспорта в отдельных городах



Источник: расчеты ЭСКАТО на основе данных из отчетов об оценке мобильности по транспортному индексу устойчивого городского транспорта за последний доступный год. Доступно на сайте www.unescap.org/our-work/transport/suti.

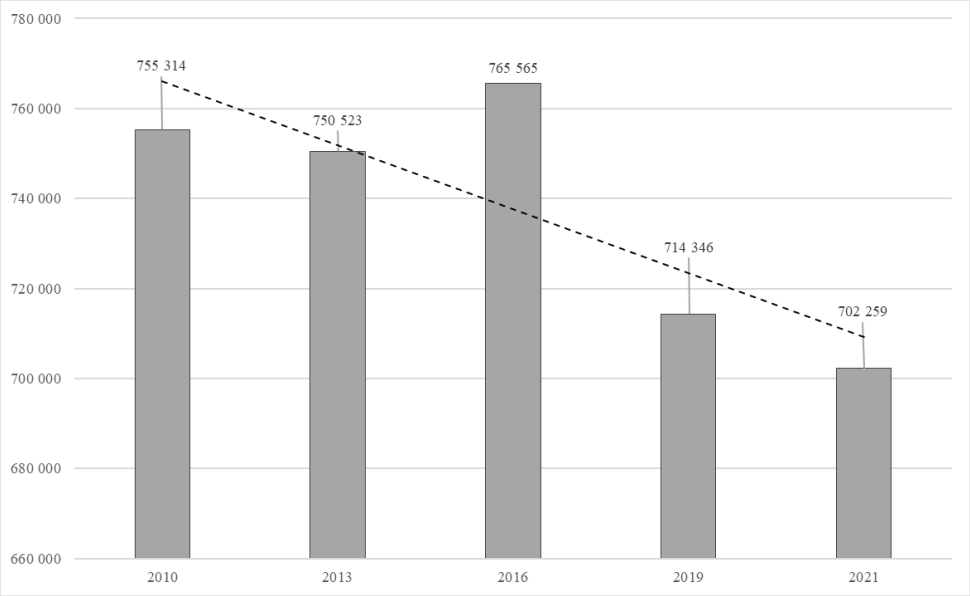
B. Безопасность на городских дорогах

13. Ситуация с безопасностью в разных городских районах региона в значительной мере неоднородна. Различные социально-экономические условия, разнообразные транспортные схемы и стремительная урбанизация создают уникальные проблемы для решения вопросов безопасности дорожного движения на региональном и субрегиональном уровнях. Кроме того, на динамику безопасности дорожного движения в городах повлияло недавнее увеличение количества двухколесных транспортных средств и электромобилей в транспортном потоке, а также изменения в структуре поездок после пандемии коронавируса (COVID-19).

14. С 2016 года в Азиатско-Тихоокеанском регионе значительно снизилось количество смертей в результате ДТП (см.диаграмму IV). Непропорционально большое количество смертей в результате ДТП происходит в странах с уровнем дохода ниже среднего, на которые приходится более 40 процентов населения региона, но более 55 процентов смертей в результате ДТП.

Диаграмма IV

Предполагаемое число смертельных случаев в результате ДТП в Азиатско-Тихоокеанском регионе, 2010–2021 годы



Источник: расчеты ЭСКАТО на основе данных из различных изданий докладов ВОЗ *Global Status Report on Road Safety* («Доклад о глобальном состоянии безопасности дорожного движения»).

15. Дорожно-транспортные происшествия обходятся большинству стран примерно в 3–5 процентов их валового внутреннего продукта (ВВП). На региональном уровне анализ, проведенный секретариатом, показал, что в 2021 году экономические потери только в результате ДТП со смертельным исходом составили 730 млрд долл. США, а с учетом затрат на лечение полученных в результате ДТП травм эта сумма достигла примерно 2,5 трлн долл. США [13]. Социальные последствия дорожно-транспортных происшествий в городских районах региона огромны. Например, исследования, проведенные в городах Бангладеш и Индии, показали, что, когда основной кормилец в семье теряет трудоспособность в результате ДТП, это часто ввергает ее в нищету, из которой бывает трудно вырваться.

16. Обеспечение безопасности уязвимых участников дорожного движения (включая немоторизованных, таких как пешеходы и велосипедисты, а также водителей моторизованных двух- и трехколесных транспортных средств) является одной из основных задач в области городской безопасности в регионе. Уязвимые участники дорожного движения составили в 2021 году значительную долю от общего числа смертей в результате ДТП в регионе – 67 процентов, при этом на пользователей двух- и трехколесных транспортных пришлось 35 процентов.

[13] ESCAP/CTR(8)/7.

17. Способы повышения безопасности в городах включают в себя обеспечение надлежащего общественного транспорта, создание безопасной инфраструктуры, принудительное ношение шлемов, борьбу с небезопасным поведением водителей и регулирование скорости в городских районах. Особенно актуальной проблемой остается регулирование скорости движения в городах: только восемь стран региона приняли рекомендованное ВОЗ ограничение максимальной скорости движения в городах на уровне 50 км в час. Это ограничение скорости жизненно важно для защиты уязвимых участников дорожного движения, таких как пешеходы и велосипедисты.

C. Интеллектуальный транспорт и цифровые технологии

18. В регионе набирают популярность интеллектуальные транспортные системы и цифровые технологии. Отдавая предпочтение движению людей, а не транспортных средств, эти системы могут использоваться для сокращения заторов, оптимизации транспортных систем и улучшения общего впечатления от поездок. В качестве примера можно привести совместные поездки, совместное использование электронных скутеров и транспорт, реагирующий на спрос. Однако уровень применения таких технологий в разных странах региона неодинаков. Например, Австралия, Республика Корея, Сингапур и Япония находятся на продвинутом этапе применения интеллектуальных транспортных технологий, в то время как многие другие страны региона все еще имеют значительный потенциал для расширения масштабов использования таких технологий.

19, Сотрудничество и принятие национальных «дорожных карт» играют важнейшую роль в обеспечении прогресса в области интеллектуальных транспортных систем. Правительства многих стран региона разработали национальную политику и рамки для поддержки внедрения таких систем. Правительство Республики Корея разработало национальный генеральный план интеллектуальной транспортной системы на период до 2030 года, который основывается на предыдущих национальных рамочных программах интеллектуальной транспортной системы[14]. В Китае правительство разработало концепцию и «дорожную карту» для транспортного сектора, в которой излагается долгосрочная стратегия превращения в глобальную транспортную сверхдержаву к 2050 году[15]. В Центральной Азии такие стратегии, как Страновая стратегия Грузии на 2021–2026 годы[16] и программа «Цифровой Казахстан»[17], включают в себя акцент на цифровизацию и экологизацию транспорта с помощью интеллектуальных транспортных технологий.

D. Доступность и социальная инклюзивность

[14] Smart City Korea, “MOLIT establishes the master plan for intelligent transportation system 2030 ('21~'30)”, 19 October 2021.

[15] German Agency for International Cooperation, “Outline for building China’s strength in transport” (Beijing, 2019).

[16] European Bank for Reconstruction and Development, Georgia country strategy 2021–2026” (London, 2021).

[17] См. https://egov.kz/cms/en/digital-kazakhstan.

20. Обеспечение доступности означает, что услуги общественного транспорта должны быть удобными и доступными для всех. В регионе около 41 процента городского населения по-прежнему не имеет удобного доступа к общественному транспорту[18]. Многие инклюзивные транспортные стратегии в регионе в настоящее время ограничиваются обеспечением безопасных пешеходных дорожек, тротуаров и велосипедных дорожек; а также общественного транспорта только для женщин, чтобы уменьшить количество домогательств; и элементов безопасности, таких как надлежащее освещение, видеонаблюдение, раздельные зоны и персонал, обученный оказывать помощь пассажирам женского пола[19].

21. Еще одной проблемой в обеспечении инклюзивного общественного транспорта является отсутствие достаточных данных для систематического и всестороннего планирования инклюзивной мобильности. В некоторых городах региона, помимо отсутствия общих данных, проблемой является также отсутствие планов управления данными, согласованных методик и стандартов сбора данных, а также четких целей сбора данных. Отсутствует межсекторальный обмен данными, которые в настоящее время не анализируются по таким тематическим направлениям, как доступность или дизайн инфраструктуры, чтобы отразить поведение различных социальных групп в поездках.

22. В городах все чаще применяют стратегические подходы к транспортному планированию, чтобы сократить время в пути, оптимизировать маршруты и сохранить доступность систем. Однако один из аспектов развития транспорта, который в большинстве городов и стран остается без внимания, – это инклюзивные услуги и инфраструктура общественного транспорта, несмотря на то, что они могли бы создать экономические и социальные преимущества для всех, улучшив доступ к рабочим местам, образованию, здравоохранению и другим услугам и возможностям для всех социальных групп.

23. Транспорт должен отвечать потребностям различных групп населения. По сравнению с мужчинами женщины, как правило, совершают более короткие поездки и в основном в непиковые часы. Они также склонны больше полагаться на пешие прогулки, общественный транспорт, мотоциклы, автомобили и сервисы совместного использования поездок. Пожилые люди, как правило, путешествуют реже и на меньшие расстояния. Члены семей с низким уровнем дохода в основном передвигаются в городских районах на неформальном транспорте, пешком и на велосипеде.

24. Учитывая эти различия в поведении различных социальных групп, системы общественного транспорта и инфраструктура должны быть разработаны таким образом, чтобы лучше рассматривать разнообразные потребности и ограничения, что в конечном итоге приведет к созданию более доступного и инклюзивного общественного транспорта. Многие органы

[18] ООН-Хабитат, «Городской транспорт», база данных «Городские показатели». См.: https://data.unhabitat.org/pages/urban-transport (дата обращения: 20 декабря 2024 года).

[19] См.: www.unescap.org/events/2024/regional-meeting-enhancing-social-inclusion-and-innovations-urban-transport-systems.

местного самоуправления в регионе планируют и реализуют политику, программы и проекты по улучшению систем городского общественного транспорта. Эффективное управление системами городского общественного транспорта может значительно повысить качество жизни горожан за счет приоритета политики инклюзивной мобильности; внедрения принципов универсального дизайна; обеспечения физической доступности систем общественного транспорта, охвата ими малообслуживаемых районов и их безопасности и доступности на основе субсидированных тарифов.

E. Устойчивость и адаптация к бедствиям

25. Частота и интенсивность экстремальных климатических и погодных явлений в 2024 году была намного выше, чем в предыдущие годы. Помимо того, что эти события унесли человеческие жизни, они также нанесли ущерб инфраструктуре общественного транспорта и нарушили его работу. Несколько городов, таких как Бангкок, Дакка, Катманду, Куала-Лумпур и Ханой, испытали значительные последствия для своих систем общественного транспорта. Многие дороги и мосты были затоплены и повреждены. Системы общественного транспорта в прибрежных городах, таких как Джакарта, Манила и Хошимин, пострадали от повышения уровня моря. До сих пор меры реагирования на такие события носили скорее реактивный, чем плановый и систематический характер, что свидетельствует о необходимости разработки комплексных стратегий повышения устойчивости и адаптации, чтобы справиться с последствиями изменения климата.

26. Разработка систем общественного транспорта, способных противостоять последствиям изменения климата, имеет жизненно важное значение для обеспечения бесперебойной работы служб. Адаптация инфраструктуры включает укрепление мостов, строительство устойчивых к наводнениям автомобильных и железных дорог и использование прочных строительных материалов для обеспечения долговечности в условиях меняющегося климата. Например, возвышение автомобильных и железных дорог в районах, подверженных наводнениям, и установка дренажных систем могут предотвратить скопление воды. В Бангкоке начались работы по переоборудованию объектов общественного транспорта для борьбы с сезонными наводнениями путем строительства противопаводковых барьеров и дренажных туннелей, установки насосных станций, определения зон удержания паводков и обеспечения работоспособности основных маршрутов даже во время экстремальных погодных явлений. В Куала-Лумпуре инвестиции направлены на строительство климатоустойчивых станций, которые должны быть энергоэффективными и устойчивыми к повышению температуры.

F. Низкоуглеродная мобильность

27. На долю сжигания топлива на транспорте приходится около четверти прямых выбросов диоксида углерода в мире, при этом ископаемое топливо обеспечивает 91 процент энергии, потребляемой транспортным сектором[20].

[20] International Energy Agency, “Transport”. Доступно на сайте www.iea.org/energy-system/transport.

Наибольший вклад вносит автомобильный транспорт, на долю которого приходится 75 процентов глобальных транспортных выбросов и 89 процентов в Азии[21]. В регионе ожидается значительный рост спроса на пассажирские перевозки в связи с ростом населения, экономическим развитием и урбанизацией. Без принятия жестких политических мер выбросы углекислого газа в регионе, связанные с транспортом, могут вырасти почти на 50 процентов в течение следующих 30 лет[22].

28. Признавая это, правительства многих стран региона взяли на себя обязательства по сокращению выбросов транспортного сектора в рамках своих национальных вкладов. Из 51 государства-члена ЭСКАТО, сделавшего национальные целевые взносы, 38 включили в них меры, касающиеся транспорта, такие как целевые показатели сокращения выбросов, развитие общественного транспорта и электрической мобильности, использование альтернативных источников энергии и применение автоматизированных цифровых транспортных решений[23]. Однако, несмотря на эти усилия, в период с 2010 по 2021 год выбросы углекислого газа в транспортном секторе региона выросли на 36 процентов[24].

29. В целях реализации своего национального вклада многие правительства проводят политику, направленную на продвижение электрических и альтернативных транспортных средств, а также автоматизированных и интеллектуальных транспортных систем, чтобы вывести транспортный сектор на устойчивый низкоуглеродный путь. В Китае, благодаря ранней политической поддержке электрификации общественного транспорта, на эту страну пришлось около 90 процентов мировых продаж электробусов в 2020 году, но в 2023 году этот показатель снизился до 60 процентов по мере роста продаж в других регионах[25]. В Таиланде число регистраций электробусов выросло на 709 процентов в период 2017–2022 годов, а в Индии схема ускоренного внедрения и производства гибридных и электрических транспортных средств способствовала внедрению 5 600 электробусов в 64 городах[26]. В Москве закупаются только электробусы, которые пополнят парк из 1 000 автобусов, находящихся в эксплуатации[27]. В городе Давао (Филиппины) планируется закупить 380 электробусов в рамках проекта по улучшению системы общественного транспорта, который предусматривает полный отказ от использования дизельных джипни.

---

21 Sudhir Gota and Cornie Huizenga, *The Contours of a Net Zero Emission Transport Sector in Asia*.

22 OECD and International Transport Forum, ITF Transport Outlook 2021 (Paris, OECD Publishing, 2021).

23 Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport, “SLoCaT transport, climate and sustainability global status report: 3rd edition. – module 1: transport pathways to reach global climate and sustainability goals – key insights”.

24 Ibid.

25 International Energy Agency, *Global EV Outlook 2024: Moving Towards Increased Affordability* (Paris, 2024), p. 60.

26 ESCAP, *Study Report for Transitioning to Electric Public Buses in Thailand* (Bangkok, 2023), p. 8.

27 Green Car Congress, “Starting this year, Moscow will only buy electric buses”, 2 July 2021.

30. Использование возобновляемых источников энергии на транспорте – еще одна мера, принимаемая правительствами. Однако, несмотря на различные политические меры и стимулы, направленные на поощрение использования возобновляемых и альтернативных источников энергии в транспортной деятельности, доля использования возобновляемых источников энергии в транспортном секторе составляет всего 4 процента[28]. Необходимы дополнительные усилия для ее увеличения в энергобалансе стран региона, например, за счет освоения энергии воды, солнца и ветра.

31. Интерес к электромобилям растет, но их внедрение требует сотрудничества между транспортным, энергетическим и финансовым секторами. Высокие первоначальные капитальные расходы остаются одним из самых серьезных препятствий на пути к распространению, особенно для аккумуляторов и зарядной инфраструктуры. Еще одной задачей для правительств является необходимость увеличения доли генерирующих мощностей из возобновляемых источников энергии и повышения производительности энергосистем для поддержания пиковых нагрузок от зарядки электромобилей. Электрификация часто начинается с парка общественного транспорта (например, автобусов), двух- и четырехколесных грузовых транспортных средств и автомобилей, доставляющих грузы на «последнюю милю», а затем постепенно распространяется на частные автомобили.

III. Последние события и усилия по улучшению общественного транспорта

A. Интегрированные системы общественного транспорта

32. Многие города региона развивают свои системы общественного транспорта за счет расширения сети и внедрения видов общественного транспорта с высокой пропускной способностью. Переход к устойчивой мобильности происходит быстрыми темпами, и города находятся на разных этапах развития. Городские власти и транспортные операторы должны работать вместе над планированием, развитием и эксплуатацией интегрированных систем общественного транспорта, чтобы обеспечить его бесперебойную деятельность.

33. С помощью своего индекса устойчивого городского транспорта секретариат продолжает оказывать техническую поддержку национальным и местным органам власти в оценке устойчивости городской мобильности. Индекс использует систему из десяти показателей, охватывающих социальные, экономические и экологические аспекты устойчивого городского транспорта, для обобщения, отслеживания и сравнения эффективности систем такого транспорта. Индекс может применяться для получения представления о состоянии общественного транспорта в городе путем измерения аспектов, связанных с планированием, доступом, безопасностью, качеством, надежностью, доступностью и выбросами.

[28] Renewable Energy Policy Network for the 21st Century, *Renewables 2023 Global Status Report Collection: Global Overview* (Paris, 2023).

На данный момент индекс используется более чем в 35 городах, охватывающих все пять субрегионов. Недавно секретариат оказал поддержку в разработке политики и наращивании потенциала в Алматы, Казахстан; Бухаре, Узбекистан; Читтагонге, Бангладеш; Душанбе, Таджикистан; Лаутоке, Фиджи; и Ташкенте, Узбекистан, чтобы оценить устойчивость и зрелость их систем городской мобильности.

34. Секретариат работает над расширением показателей индекса устойчивого городского транспорта, чтобы включить в него больше показателей, связанных с социальной интеграцией, которые будут использоваться после экспериментального этапа в нескольких городах с упором на города Тихоокеанского региона.

35. Секретариат разработал несколько информационных продуктов, посвященных планированию комплексных систем общественного транспорта, таких как *Integrated public transport systems: a guidebook for policymakers* («Комплексные системы общественного транспорта: руководство для разработчиков политики»)[29] и *Integrated public transport systems: a compendium of good practices from Asia and the Pacific* («Комплексные системы общественного транспорта: сборник передовой практики стран Азиатско-Тихоокеанского региона»)[30]. Эти публикации содержат поэтапный подход к планированию интегрированных систем общественного транспорта с использованием цифровых технологий и примеры передового опыта в регионе.

36. Секретариат оказывает государствам-членам политическую поддержку по вопросам стратегии развития общественного транспорта и транзитно-ориентированного развития. Принятие комплексной концепции и стратегии развития общественного транспорта и разработка плана устойчивой городской мобильности могут помочь улучшить мобильность в городах. Местные власти также могут реализовать краткосрочные меры, такие как создание полос приоритетного движения автобусов, чтобы уменьшить заторы на дорогах и снизить уровень загрязнения. Доступ к возобновляемым источникам энергии играет важную роль в переходе к интегрированной и устойчивой системе общественного транспорта. Таким образом, любые усилия по ускорению перехода к устойчивой городской мобильности должны быть межсекторальными, охватывать общественный транспорт, электромобили и возобновляемые источники энергии, а также включать механизмы “зеленого“ финансирования.

B. Безопасность дорожного движения

37. В своей резолюции 74/299 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире Генеральная Ассамблея провозгласила период 2021–2030 годов вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения с целью сокращения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий по меньшей мере

[29] ST/ESCAP/3-TR/11.

[30] ST/ESCAP/3-TR/12.

на 50 процентов. Глобальный план Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021–2030 годы призван вдохновить национальные и местные органы власти, а также другие заинтересованные стороны, способные повлиять на безопасность дорожного движения (включая организации гражданского общества, научные учреждения, представителей частного сектора, доноров, общественных и молодежных лидеров), на разработку национальных и местных планов действий и целевых показателей для второго Десятилетия действий. В нем содержится пять рекомендуемых действий, одно из которых заключается в поощрении мультимодального транспорта и планирования землепользования. В своей резолюции 78/280 о повышении безопасности дорожного движения во всем мире Ассамблея настоятельно призвала государства-члены и соответствующие стороны ускорить и активизировать усилия по реализации Глобального плана Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на период 2021–2030 годов, сделав безопасность дорожного движения политическим приоритетом и обеспечив ее актуальность в более широкой повестке дня устойчивого развития.

38. Безопасность дорожного движения является одной из приоритетных областей для региона, и секретариат осуществляет несколько проектов, дополняющих усилия правительств по повышению безопасности городских дорог. В Юго-Восточной Азии секретариат проводит кампанию по улучшению осведомленности о преимуществах применения антиблокировочных тормозов на мотоциклах и содействию принятию в рамках всего субрегиона законов, требующих использования таких тормозов. Секретариат оказывает поддержку правительству Таиланда в повышении безопасности двухколесных транспортных средств, а правительству Вьетнама в ее повышении в школьных зонах, и недавно он завершил проект по совершенствованию системы выдачи водительских прав в Лаосской Народно-Демократической Республике. В целях оказания поддержки странам Северной и Центральной Азии секретариат занимается разработкой стандарта проектирования более безопасных дорог и укреплением потенциала инженеров-дорожников в области проектирования более безопасных дорог. В Исламской Республике Иран секретариат работает над укреплением потенциала Национальной комиссии по безопасности дорожного движения, чтобы она могла выступать в качестве ведущего национального агентства по этому вопросу. Кроме того, секретариат оказывает поддержку правительству Непала в повышении безопасности дорожного движения и создании надежного национального потенциала в области управления безопасностью дорожного движения.

C. Умная мобильность и инновации

39. Большие данные стали краеугольным камнем умных транспортных систем, открыв революционные возможности для стратегического планирования и принятия решений в режиме реального времени. Такие данные собираются и анализируются с помощью инновационных платформ, что позволяет разрабатывать более обоснованную политику. Например, Австралийская сеть инфраструктуры иследований проблем городов обеспечивает доступ к централизованной платформе данных, связанных с транспортом, что позволяет решать важнейшие городские

проблемы, такие как загрязнение окружающей среды, безопасность и безработица[31]. В Сеуле большие данные используются для оптимизации маршрутов ночных автобусов и адаптации услуг к потребностям уязвимых групп населения. В Ханчжоу (Китай) платформа “City Brain“ использует искусственный интеллект для динамического управления светофорами, что значительно сокращает количество пробок[32]. В Сингапуре система “Fusion Analytics for Public Transport Emergency Response“ объединяет данные датчиков Интернета вещей для оптимизации автобусных маршрутов, демонстрируя, как решения, основанные на данных, могут повысить эффективность и доступность общественного транспорта[33].

40. В странах региона достигнуты значительные успехи в освоении и внедрении интеллектуальных транспортных технологий. В регионе разрабатываются и внедряются такие технологии и решения, как мобильность как услуга, большие данные, кооперативные интеллектуальные транспортные системы, а также подключенные и автономные транспортные средства. На Филиппинах сервисы заказа машины через телефонное приложение и такси очень популярны среди пользователей и ожидается, что рынок будет продолжать расти. В Австралии было начато 36 испытаний транспортных услуг, реагирующих на спрос, в районах, где он слишком низок или непостоянен для работы регулярного общественного транспорта. В рамках этих испытаний маршруты корректируются в режиме реального времени, улучшая доступность для широких слоев населения. Этими услугами воспользовались более миллиона жителей, продемонстрировав инновационный подход к общественному транспорту[34]. В Китае в сотрудничестве с ведущими технологическими компаниями была запущена инициатива «Мобильность как услуга», направленная на продвижение решений в области устойчивой мобильности[35].

41. Секретариат представил руководящие принципы по использованию больших данных для разработки политики в области устойчивого развития транспорта на совещании группы экспертов в Сеуле в июле 2023 года и на семинаре по наращиванию потенциала в Улан-Баторе в сентябре 2023 года. Признавая растущий интерес к технологиям интеллектуальной мобильности, секретариат инициировал проект по укреплению потенциала тихоокеанских малых островных развивающихся государств в области использования технологий интеллектуальной мобильности для быстрого перехода к устойчивым «умным» городам. В мае 2024 года в Суве, в ноябре 2024 года в Душанбе и в апреле и ноябре 2024 года в Бангкоке была организована серия семинаров по наращиванию потенциала и политических диалогов.

---

31 См. https://aurin.org.au/.

32 China, Information Office of Hangzhou Municipal People’s Government, “City Brain system makes city smarter”, 23 October 2020.

33 См. https://afi.io/case_studies/faster.

34 Benjamin Kaufman, “1 million rides and counting: on-demand services bring public transport to the suburbs”, *The Conversation*, 11 March 2020.

35 MaaSification, “Beijing MaaS platform launches ‘MaaS mobility for green city’ initiative”, 26 May 2021.

D. Доступность и социальная инклюзивность

42. Все больше внимания уделяется улучшению доступности и повышению социальной инклюзивности систем общественного транспорта.

43. Усилия, направленные на то, чтобы сделать услуги общественного транспорта инклюзивными, носят изолированный характер и зачастую недостаточны для комплексного удовлетворения потребностей уязвимых пользователей транспорта. Например, в Непале в общественном транспорте зарезервированы места для женщин и людей с ограниченными возможностями. В метро Дели и на легкорельсовом транспорте в Маниле также есть вагоны только для женщин.

44. Признавая важность справедливой мобильности, многие города приняли меры для удовлетворения разнообразных потребностей различных групп населения, включая инвалидов, пожилых людей и малоимущих. Важнейшую роль сыграли инвестиции в инфраструктуру. Например, в Сеуле, Сингапуре и Токио были расширены сети автобусов и поездов, доступных для инвалидов-колясочников, на станциях установлены лифты и пандусы, а для пассажиров с ослабленным зрением усовершенствована тактильная плитка. Такие меры помогают сделать общественный транспорт более инклюзивным и удобным для всех.

45. Технологические инновации также сыграли решающую роль. В Джакарте и Бангкоке мобильные приложения и системы транзитной информации в реальном времени с доступными интерфейсами позволяют пользователям планировать маршруты и проверять доступность. В некоторых городах для маргинализированных групп населения были введены льготные тарифы или бесплатные проездные билеты, что способствовало большей социальной интеграции.

46. В целях расширения возможностей разработчиков транспортной политики по планированию и эксплуатации более социально инклюзивных и инновационных городских транспортных систем секретариат осуществил проект по расширению социальной инклюзивности и инноваций в городских транспортных системах Азиатско-Тихоокеанского региона и оказал поддержку четырем пилотным городам: Баку, Азербайджан; Вьентьян, Лаосская Народно-Демократическая Республика; Дархан, Монголия; и Покхара, Непал. Результатом проекта стала разработка ряда региональных руководств по социальной интеграции и инновациям.

E. Устойчивость и адаптация к бедствиям

47. Национальные и местные органы власти планируют и проектируют транспортную инфраструктуру таким образом, чтобы она могла противостоять воздействию экстремальных погодных явлений, таких как наводнения, ураганы и тепловые волны. Они также используют системы раннего предупреждения и мониторинга для повышения готовности и разработки планов быстрого реагирования на стихийные бедствия, чтобы минимизировать ущерб и обеспечить безопасность пассажиров. Адаптация инфраструктуры включает в себя укрепление и увеличение высоты мостов,

строительство устойчивых к наводнениям дорог, железных дорог и станций, а также создание надежных дренажных систем. Партнеры по процессу развития и многосторонние банки оказывают поддержку правительствам в разработке и реализации климатоустойчивых транспортных проектов. Новые методы адаптации включают оценку рисков климатических явлений, учет стоимости жизненного цикла и оценку компромисса между степенью устойчивости и стоимостью. Кампании по информированию населения могут подготовить пассажиров к возможным катастрофам и чрезвычайным ситуациям. Многие местные органы самоуправления в том числе в Дакке, Маниле и Токио, накопили опыт по обеспечению готовности к стихийным бедствиям и ликвидации их последствий.

48. Налаживание взаимодействия с общинами содействовало дальнейшему прогрессу и поддержало планирование и проектирование систем общественного транспорта, адаптированных к климатическим условиям. Национальные и местные органы власти используют консультации с общественностью и процессы совместного планирования для планирования и создания более инклюзивных и устойчивых систем общественного транспорта. Помимо повышения надежности инфраструктуры, правительства занимаются просвещением и расширением прав и возможностей уязвимых слоев населения, чтобы лучше подготовить их к вероятному воздействию климатических явлений и повысить устойчивость общин.

F. Переход к низкоуглеродной мобильности

49. Ожидаемый рост спроса на городские пассажирские перевозки, вызванный стремительной урбанизацией, приведет к увеличению выбросов диоксида углерода. В странах региона доля выбросов, связанных с транспортом, в общем объеме выбросов диоксида углерода от сжигания топлива колеблется от 8 до 51 процента. Восемьдесят девять процентов выбросов диоксида углерода, связанных с транспортом, в регионе приходится на автодорожный сектор[36]. Из этих выбросов 35 процентов приходится на средние и тяжелые грузовики, 27 процентов – на малотоннажные автомобили, 13 процентов – на двухколесные транспортные средства и 7 процентов – на автобусы. Автобусы с низким уровнем выбросов, особенно электробусы, обладают наиболее значительным потенциалом снижения выбросов в городских районах, особенно в расчете на одного пассажира, благодаря большому пробегу, большой вместимости и относительно длительному сроку службы этих транспортных средств. Однако рост числа транспортных средств общественного транспорта в регионе почти полностью прекратился и в период с 2015 по 2020 год составил всего 0,6 процента в год против 5,5 процента в период с 2000 по 2015 год[37].

50. Межправительственная группа экспертов по изменению климата признала электрификацию автомобильного транспорта мощной низкоуглеродной транспортной стратегией. Хотя во многих странах региона уже разработаны цели и стратегии по расширению масштабов использования

[36] Sudhir Gota and Cornie Huizenga, *The Contours of a Net Zero Emission Transport Sector in Asia*, p. 4.

[37] Asian Transport Outlook, “Tracking transport and climate change indicators in Asia and the Pacific 2000–2020” (2022), p. 13.

электромобилей, остается ряд проблем и барьеров, связанных, главным образом, с инфраструктурой зарядки и первоначальными инвестициями.

51. Внедрение экологичных и устойчивых транспортных решений необходимо для смягчения последствий изменения климата. Страны находятся на разных этапах внедрения технологий с низким уровнем выбросов, таких как электробусы, автомобили, работающие на водороде, и энергоэффективные поезда. Такие инициативы, как внедрение электробусов в Бангкоке, Катманду и Куала-Лумпуре, являются примером того, как азиатские города могут сократить выбросы парниковых газов, сохранив при этом надежность общественного транспорта[38]. Кроме того, интеграция немоторизованных видов транспорта в городские транспортные планы, например, с помощью велосипедной и пешеходной инфраструктуры, повышает устойчивость за счет снижения зависимости от автомобилей и минимизации загрязнения окружающей среды.

52. Азиатско-Тихоокеанская инициатива по электромобильности, запущенная в августе 2022 года, продолжает служить практической платформой для обмена знаниями и регионального сотрудничества между политиками и заинтересованными сторонами в цепочке создания стоимости электромобилей, ориентированной на общественный транспорт. В рамках этой инициативы секретариат оказывает государствам-членам политическую и техническую поддержку в вопросах перехода на электромобили в общественном транспорте. После получения технической поддержки и разработки проекта национальной политики правительство Камбоджи приняло национальную политику по развитию электромобильности в мае 2024 года. Разработка национальной политики в области электромобильности ведется и в Монголии, где в ноябре 2024 года был проведен национальный семинар по электромобилям и ряд консультаций с политиками и заинтересованными сторонами частного сектора. Переход на возобновляемые источники энергии имеет ключевое значение для перехода на электромобили в Монголии, поскольку в настоящее время энергоснабжение в значительной степени зависит от угля и ископаемого топлива.

53. Секретариат оказал общую стратегическую поддержку Шри-Ланке в целях ускорения перехода на электромобили. Были проведены консультации с заинтересованными сторонами, завершены технические исследования и разработан проект национальной политики в области электромобильности, который еще предстоит рассмотреть и принять. Для дальнейшего наращивания потенциала в области перехода на электромобили в общественном транспорте секретариат в настоящее время осуществляет проект по оказанию поддержки правительствам Лаосской Народно-Демократической Республики, Таджикистана, Филиппин и Шри-Ланки в разработке моделей финансирования электромобилей и распространении технологий и практики создания зарядной инфраструктуры. Одна из целей этого проекта – поддержать отобранные государства-члены в развертывании пилотных систем электрических автобусов к концу 2026 года.

[38] См. www.unescap.org/projects/asia-pacific-initiative-on-electric-mobility.

IV. Варианты стратегий по повышению устойчивости и жизнеспособности систем городского общественного транспорта

54. Местные органы власти могут играть центральную роль в формировании систем общественного транспорта, которые будут устойчивыми, инклюзивными, безопасными и доступными и смогут противостоять воздействию климатических явлений. Местные органы власти могут принять планы действий по борьбе с изменением климата, в которых особое внимание будет уделено транспорту, что обеспечит учет климатических рисков в будущих проектах с самого начала. Кроме того, национальные правительства должны поддерживать местные органы власти, предоставляя финансовые стимулы для инвестиций в «зеленую» инфраструктуру, такую как интеллектуальные сети и электрификация транспортных систем. Также необходимо внедрить более строгие строительные нормы, чтобы обеспечить устойчивость новой инфраструктуры к будущим рискам[39]. Координация между национальными и местными органами власти необходима для обеспечения эффективной реализации политики на разных уровнях управления.

55. Задача правительств и институтов состоит в том, чтобы укрепить не только свой потенциал в области разработки стратегий, но и свои возможности по проведению, обеспечению и реализации стратегий в области устойчивости и жизнеспособности. Это требует более стабильных и инновационных моделей финансирования для обеспечения инвестиций в устойчивую и жизнеспособную инфраструктуру и услуги общественного транспорта. Также необходимы эффективные механизмы координации и обмена информацией между секторами, включая городское планирование, транспорт, энергетику и финансы.

56. В соответствии с этими важнейшими тенденциями на своей восьмой сессии Комитет по транспорту принял к сведению последние изменения и прогресс в области городского транспорта, низкоуглеродной мобильности и безопасности дорожного движения и призвал государства-члены поощрять инновации в транспортных системах в городах Азиатско-Тихоокеанского региона, поддерживать переход к низкоуглеродной мобильности и наращивать усилия по поощрению и повышению безопасности дорожного движения в регионе.

57. Хотя варианты политики, представленные в следующих разделах, не являются исчерпывающим списком, они могут послужить для политиков, специалистов по транспортному планированию, транспортных властей и других заинтересованных сторон руководством по повышению устойчивости и жизнеспособности систем городского общественного транспорта.

[39] OECD, *Infrastructure for a Climate-Resilient Future* (Paris, 2024).

A. Разработка комплексных и интегрированных планов развития общественного транспорта

58. На своей восьмой сессии Комитет по транспорту отметил усилия государств-членов по осуществлению политики в области городского транспорта, которая повышает безопасность дорожного движения и отражает социальную интеграцию, и призвал их поощрять инновации в системах городского транспорта. В этом контексте национальные и органы местного самоуправления должны взять на себя долгосрочные обязательства и использовать целостный подход к комплексному планированию общественного транспорта, чтобы отказаться от индивидуальной мобильности, в которой доминируют личные автомобили. Стратегия развития общественного транспорта должна интегрировать планирование землепользования с планированием общественного транспорта, отдавать приоритет немоторизованным и низкоуглеродным видам транспорта, развивать интермодальные пересадочные станции, сдерживать использование частных и индивидуальных видов транспорта и задействовать цифровые и другие развивающиеся транспортные технологии.

B. Повышение безопасности на городских дорогах

59. На своей восьмой сессии Комитет по транспорту настоятельно призвал государства-члены продолжать и наращивать усилия по поощрению и повышению безопасности дорожного движения в регионе. Для этого национальные и местные органы власти должны рассмотреть следующие меры: принять подход «безопасная система»; разработать и осуществлять национальные планы действий по обеспечению безопасности дорожного движения; сосредоточиться на безопасности уязвимых участников дорожного движения; укреплять законодательную базу, в том числе в области управления скоростью движения в городах; развивать безопасную городскую инфраструктуру; мобилизовать ресурсы для мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения; повысить качество данных для разработки эффективной политики, основанной на фактических данных; и укреплять региональное и международное сотрудничество.

60. Учитывая высокую долю смертельных случаев среди уязвимых участников дорожного движения в городах Азиатско-Тихоокеанского региона, национальным и местным органам власти необходимо активизировать усилия по повышению безопасности дорожного движения, в частности, безопасности водителей двух- и трехколесных транспортных средств. Меры, которые помогут снизить количество аварий и смертельных случаев в городских районах, включают в себя следующее: улучшение доступа к общественному транспорту; принятие всеобъемлющей политики, в которой приоритет отдается безопасности пешеходов, велосипедистов и пользователей двухколесного транспорта; проектирование дорожной инфраструктуры, пешеходных и велосипедных дорожек с учетом более высоких стандартов безопасности; обеспечение строгого соблюдения правил дорожного движения, включая ношение шлемов; и планирование целевых программ повышения осведомленности.

C. Использовать интеллектуальные транспортные технологии и инновации

61. Интеллектуальные транспортные системы используют сочетание различных технологий для улучшения устойчивости мобильности. Такие системы могут помочь повысить эффективность, безопасность и результативность городской мобильности, а также способствовать достижению целей «чистого нуля». Они также помогают уменьшить количество пробок на дорогах, оптимизировать маршруты, своевременно обновлять информацию о состоянии дорог и минимизировать воздействие на окружающую среду. Примерами таких систем являются электронные системы сбора платы за проезд и системы взвешивания в движении, которые позволяют оптимизировать транспортный поток и эффективно управлять нагрузкой на транспортные средства. Умная мобильность способствует снижению зависимости от личных автомобилей и увеличению использования общественного транспорта. На своей восьмой сессии Комитет по транспорту принял к сведению ключевые элементы Региональной «дорожной карты» по поддержке регионального сотрудничества в интересах более широкого внедрения устойчивых «умных» транспортных систем в Азиатско-Тихоокеанском регионе [40], которые государства-члены могут использовать на добровольной основе для разработки и реализации своих планов и стратегий в области интеллектуальной транспортной политики.

D. Повышение доступности и социальной инклюзии

62. Национальным и местным органам власти необходимо интегрировать городское планирование с развитием общественного транспорта, используя концепцию транзитно-ориентированного развития, и распространить действие систем общественного транспорта на более широкие слои населения. Там, где это возможно, предоставление услуг по требованию также может повысить доступность систем общественного транспорта.

63. На своей восьмой сессии Комитет по транспорту принял к сведению разработанные секретариатом Руководящие принципы расширения социальной инклюзии и инноваций в городских транспортных системах городов Азиатско-Тихоокеанского региона [41]. Пять основных руководящих принципов таковы: a) своевременное проведение сбора и анализа данных; b) обеспечение социальной инклюзии в городском транспорте; c) интеграция транспортных инноваций в интересах социальной инклюзии; d) активизация работы по созданию потенциала и повышению осведомленности; и e) поощрение открытых для всех консультаций и сотрудничества.

E. Приоритет устойчивости и адаптации к бедствиям

64. В транспортном секторе климатические меры в основном направлены на смягчение последствий. В связи с увеличением частоты и интенсивности климатических явлений необходимо уделять первоочередное

[40] ESCAP/CTR(8)/4.

[41] ESCAP/CTR(8)/6.

внимание вопросам устойчивости и адаптации. В рамках адаптационного планирования необходимо количественно оценить компромисс между затратами на адаптацию и долгосрочными выгодами. Эффективные меры по адаптации требуют значительных финансовых ресурсов, и механизмы финансирования имеют решающее значение для обеспечения устойчивости систем общественного транспорта к изменению климата и стихийным бедствиям. Планирование устойчивости имеет фундаментальное значение для подготовки систем общественного транспорта к растущим последствиям изменения климата, таким как более частые и сильные наводнения, тепловые волны и штормы. Местные органы власти должны инвестировать в модернизацию транспортной инфраструктуры, чтобы она могла противостоять таким явлениям. Примерами основных стратегий являются повышение высоты автомобильных и железных дорог в районах, подверженных наводнениям, установка дренажных систем для предотвращения скопления воды и использование более прочных материалов в строительстве. Не менее важную роль играет и городское планирование. Интегрируя транспортное планирование с планированием землепользования, местные органы власти могут повысить доступность, обеспечивая при этом строительство систем с учетом будущих рисков, связанных с климатом и стихийными бедствиями. Например, транзитно-ориентированное развитие может помочь снизить зависимость от транспортных средств и способствовать устойчивой мобильности, что крайне важно как для адаптации к изменению климата, так и для смягчения его последствий.

F. Содействие развитию низкоуглеродного общественного транспорта

65. Согласно обзору определяемых на национальном уровне вкладов в рамках Парижского соглашения, переход на электромобили, использование альтернативных видов топлива и развитие общественного транспорта являются одними из наиболее приоритетных направлений политики и стратегий. Кроме того, правительства установили целевые показатели доли электромобилей в продажах новых автомобилей, например, 25 процентов к 2025 году в Непале и 30 процентов к 2030 году в Таиланде. Однако нынешние тенденции показывают, что такие цели труднодостижимы. На своей восьмой сессии Комитет по транспорту призвал членов и ассоциированных членов продолжать поддерживать проекты по переходу к низкоуглеродной мобильности. Правительствам необходимо привести национальную политику и процессы в области транспорта и общественного транспорта в соответствие с глобальными обязательствами, такими как Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и Парижское соглашение. У правительств есть возможность обновить свои низкоуглеродные цели и задачи в рамках пересмотра своих национальных вкладов 2025 года. Дополнительные возможности откроет Десятилетие Организации Объединенных Наций, посвященное устойчивому транспорту, которое Генеральная Ассамблея провозгласила на десятилетний период, начинающийся 1 января 2026 года, и план проведения которого разрабатывается Департаментом по экономическим и социальным вопросам в сотрудничестве с региональными комиссиями и в консультации с государствами-членами, системой

Организации Объединенных Наций, межправительственными организациями и другими заинтересованными сторонами[42].

G. Мобилизация «зеленого» финансирования и развитие регионального сотрудничества в области общественного транспорта

66. Правительствам, международным организациям и частным инвесторам необходимо сотрудничать в поиске инновационных финансовых решений для финансирования перехода к устойчивому и жизнеспособному городскому транспорту. Для поддержки проектов в транспортном секторе широко используются такие методы и источники, как государственное финансирование, гранты, займы и кредиты, «зеленые» облигации, климатическое финансирование и государственно-частные партнерства[43]. Например, несколько азиатских городов, включая Тхимпху, воспользовались международным климатическим финансированием из Зеленого климатического фонда для поддержки инициатив в области устойчивого развития транспорта. Местные органы власти также используют доходы от сборов за поездки по перегруженным магистралям и программ по снижению выбросов углекислого газа для финансирования модернизации городской транспортной инфраструктуры. Кроме того, на двадцать девятой сессии Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата международное сообщество обязалось коллективно мобилизовать 300 миллиардов долларов США в год на финансирование климатических программ для развивающихся стран. Однако необходимо облегчить доступ к этим средствам для развивающихся стран и городов. Кроме того, национальные и местные органы власти выиграют от поддержки в наращивании потенциала для разработки банковских проектов общественного транспорта. Необходимо увеличить количество транспортных проектов, поддерживаемых климатическим финансированием и механизмами чистого развития. Учитывая, что доступность возобновляемых источников энергии тесно связана с устойчивым общественным транспортом, важное значение имеют межсекторальные проекты, охватывающие городское планирование, транспорт и энергетику.

67. Поскольку государства-члены и города находятся на разных этапах развития устойчивых и жизнеспособных систем общественного транспорта, существуют возможности для обмена знаниями, передовой практикой, опытом и ресурсами, а также для расширения взаимного обучения. Что касается интеграции видов общественного транспорта, то местные органы власти могут перенять опыт Сеула, Сингапура и Токио, а также Гонконга (Китай). Национальные правительства могут извлечь полезные уроки из опыта Китая и Индии в планировании и переходе на электромобили для общественного транспорта. Секретариат и партнеры по развитию должны продолжать содействовать обменам и обучению на национальном и местном уровнях. Добровольная Азиатско-Тихоокеанская инициатива

[42] Резолюция 78/148 Генеральной Ассамблеи.

[43] Partnership on Sustainable, Low Carbon Transport, “SLoCaT transport, climate and sustainability global status report: 3rd edition – module 5: financing sustainable transport in times of limited budgets – overview” (Brussels, 2023), p. 370.

по электромобильности может стать платформой для обмена опытом. Сеть транспортных исследований и образования, созданная в 2021 году, служит добровольным механизмом для координации и содействия обмену знаниями и созданию сетей между транспортными исследовательскими институтами и заинтересованными сторонами в области исследований и подготовки кадров для устойчивого транспорта [44]. Секретариат также намерен использовать Сеть для планирования большего числа мероприятий по обмену опытом между заинтересованными сторонами, практиками, исследователями и академическими институтами в сфере городского транспорта.

V. Вопросы для рассмотрения Комиссией

68. Комиссия, возможно, примет к сведению мероприятия, проводимые в поддержку развития устойчивых систем городского транспорта в регионе, и варианты политики, способствующие повышению устойчивости и жизнестойкости систем городского общественного транспорта, описанные в настоящем документе, и даст секретариату указания относительно его будущей работы.

[44] См. www.unescap.org/projects/tren.