

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана****Семьдесят девятая сессия**

Бангкок и онлайн, 15–19 мая 2023 года

Пункт 4f 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 Комиссии: транспорт**Повышение экологической устойчивости транспортных систем в поддержку мер по борьбе с изменением климата в Азиатско-Тихоокеанском регионе****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе изложена общая информация о ряде мероприятий и новых инициатив, которые осуществляются в рамках экологического компонента Региональной программы действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы).

Согласно прогнозам, в период с 2015 по 2050 год спрос на транспорт в Азиатско-Тихоокеанском регионе вырастет более чем на 150 процентов. В результате этого ожидается, что выбросы диоксида углерода за тот же период увеличатся на 50 процентов. Для того чтобы обратить вспять рост выбросов от транспортного сектора и повысить экологическую устойчивость, необходимы более амбициозные транспортные стратегии.

Экологическая устойчивость и декарбонизация транспортного сектора в регионе могут быть достигнуты за счет сокращения расстояния, на которое перемещаются люди и товары; за счет перехода на устойчивые виды транспорта; за счет продвижения систем массового общественного транспорта; за счет повышения эффективности транспортных средств, эффективности использования топлива и эффективности систем; за счет внедрения низкоуглеродных технологий и инноваций; и за счет перехода на электрические виды транспорта. Транспортную инфраструктуру и системы также необходимо преобразовать, с тем чтобы поддерживать изменения в поведении пользователей транспорта.

Экономическая комиссия для Азии и Тихого океана, возможно, пожелает рассмотреть настоящий документ и рекомендовать активное участие ее членов и ассоциированных членов в планируемых мероприятиях механизма регионального сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта; Азиатско-Тихоокеанской инициативы по электромобильности; и в реализации 10 руководящих принципов для устойчивых грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Комиссия, возможно, также пожелает рассмотреть вопрос о том, чтобы рекомендовать своим членам использовать существующие межправительственные платформы для продвижения механизма регионального сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта, для участия в нем и для его реализации.

Комиссия, возможно, далее пожелает поделиться информацией об инновационных стратегиях и действиях, осуществляемых на национальном, субрегиональном и региональном уровнях для повышения экологической устойчивости транспортного сектора в регионе и сокращения объемов выбросов парниковых газов от него, особенно в отношении наземного, железнодорожного и морского транспорта.

* ESCAP/79/1/Rev.2.

I. Введение

1. Сокращение выбросов углерода от транспортного сектора может способствовать смягчению последствий изменения климата, а построенная с учетом воздействия климатических факторов инфраструктура может уменьшить негативное влияние транспортного сектора на изменение климата.

2. Транспортный сектор является одним из самых быстрорастущих источников выбросов диоксида углерода (CO₂). Согласно данным одного из докладов, в 2018 году, на сектор приходилось 24 процента прямых выбросов CO₂ от сжигания топлива на глобальном уровне. В том же году на Азиатско-Тихоокеанский регион пришлось 27% от общего объема выбросов транспортного сектора¹. В настоящее время регион не в состоянии выполнить задачу по декарбонизации, заключающуюся в достижении чистых нулевых выбросов, для ограничения роста температуры пределами 1,5°C сверх доиндустриальных уровней к 2050 году, как это предусмотрено Парижским соглашением. Кроме того, прогнозируется, что рост выбросов CO₂ от транспортного сектора в Азиатско-Тихоокеанском регионе будет продолжаться и составит более 50 процентов к 2050 году².

3. Прогнозируется, что в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где ожидаются самые высокие темпы роста численности населения и экономического роста, наиболее значительным образом будет увеличиваться спрос на пассажирские перевозки. В Азиатско-Тихоокеанском регионе также наблюдается высокий спрос на грузовые перевозки автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, а также на внутренние морские и авиационные перевозки. Кроме того, спрос на городской транспорт в Азиатско-Тихоокеанском регионе выше, чем в любом другом регионе: в 2015 году на него приходилось 40 процентов от общего объема транспортной деятельности в глобальном масштабе. В то же время прогнозируется, что к 2050 году спрос на негородской транспорт утроится. Следовательно, если не будет принято дополнительных мер политики, в ближайшие 30 лет ожидается увеличение выбросов в регионе.

4. Несмотря на растущий спрос на транспорт и увеличение объема выбросов CO₂, Азиатско-Тихоокеанский регион обладает потенциалом для достижения эффекта масштаба в новых низкоуглеродных транспортных технологиях и системах, оказывая при этом влияние на глобальные действия по борьбе с изменением климата.

5. Одновременно с этим более тесное взаимодействие в Азиатско-Тихоокеанском регионе может повлиять на глобальные действия по борьбе с изменением климата, особенно на фоне того, как страны реализуют Парижское соглашение на национальном уровне путем разработки преобразовательных планов. Региональное взаимодействие способствует определению региональных и национальных приоритетов, одновременно согласуясь с глобальными усилиями по декарбонизации транспорта. Региональное взаимодействие также признано ключевым катализатором глобального прогресса и будет играть все более важную роль в достижении прогресса в реализации целей Парижского соглашения. Секторальный и региональный подходы к взаимодействию могли бы гармонизировать национальные цели в области борьбы с изменением климата и в

¹ Council for Decarbonising Transport in Asia, *The Path to Zero: A Vision for Decarbonised Transport in Asia – Overcoming Blind Spots and Enabling Change* (2022). (Совет по декарбонизации транспорта в Азии, «Путь к безуглеродности: концепция декарбонизированного транспорта в Азии – ликвидация недостатков и создание благоприятных условий для перемен») (2022 год).

² Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) and International Transport Forum, *ITF Transport Outlook 2021* ((Paris, OECD Publishing, 2021).

области транспорта, одновременно активизируя влиятельную роль, которую страны Азиатско-Тихоокеанского региона играют в процессах глобальной политики, касающейся изменения климата и транспорта.

6. В целом экологическая устойчивость и декарбонизация транспортного сектора в регионе могут быть достигнуты за счет сокращения расстояния, на которое перемещаются люди и товары; за счет перехода на устойчивые виды транспорта; за счет продвижения систем массового общественного транспорта; за счет повышения эффективности транспортных средств, эффективности использования топлива и эффективности систем; за счет внедрения низкоуглеродных технологий и инноваций; и за счет перехода на электрические виды транспорта. Транспортная инфраструктура и системы также должны быть преобразованы таким образом, чтобы поддерживать изменения в поведении пользователей транспорта.

7. Некоторые общие проблемы, упомянутые государствами – членами Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в ходе консультаций по вопросам низкоуглеродного транспорта, включают разработку стратегий в отношении грузовых перевозок, поскольку во многих странах до сих пор отсутствует политика в отношении «зеленых» грузовых перевозок: это происходит по причине вовлечения большого числа заинтересованных сторон и неопределенности в отношении регулирования и развития «зеленых» грузовых перевозок. Кроме того, преобразование транспортных средств с двигателями внутреннего сгорания в электрические транспортные средства потребует значительных инвестиций, в которых многие страны испытывают дефицит. Правительствам и частному сектору будет необходимо тесно сотрудничать для создания экосистемы, способной поддержать переход к электрификации. Для многих стран, рассматривающих возможность разработки электрических транспортных средств большой грузоподъемности для грузовых перевозок, критически важными вопросами являются значительные инвестиции, необходимые для таких транспортных средств, и поиск возобновляемых источников энергии, включая гидроэлектроэнергию, поскольку на автомобильный грузовой транспорт приходится значительная доля потребления топлива.

8. Другие общие проблемы Азиатско-Тихоокеанского региона включают быстрый рост числа транспортных средств, особенно двухколесных; относительно низкий уровень распространения электрических транспортных средств; загрязнение воздуха в городах; и тот факт, что на грузовой транспорт приходится самая большая доля выбросов CO₂.

9. Следовательно, потребуются больше инвестиций в исследования и разработки, осуществляемые в интересах развития низкоуглеродного транспорта или транспорта с нулевым уровнем выбросов углерода, посвященные в том числе таким темам, как использование различных природных ресурсов для аккумуляторных технологий и модернизация транспортных средств.

10. Реализация политики в области низкоуглеродного транспорта является сложной задачей, зачастую из-за большого количества различных министерств, вовлеченных в процесс. Следовательно, для достижения национальных целей по снижению объемов выбросов от транспорта принципиально важен сильный дух сотрудничества между различными министерствами, включая министерства транспорта, окружающей среды, энергетики, финансов, планирования и инвестиций, промышленности, коммерции и торговли.

II. Положение дел с низкоуглеродным транспортом в Азиатско-Тихоокеанском регионе

11. Региональная программа действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) была принята на четвертой Конференции министров по транспорту, прошедшей в Бангкоке и онлайн в декабре 2021 года. Региональная программа действий прямо или косвенно связана с конкретными целями в области устойчивого развития и задачами в их рамках, включая ЦУР 1 («Ликвидация нищеты»), ЦУР 2 («Ликвидация голода»), ЦУР 3 («Хорошее здоровье и благополучие»), ЦУР 5 («Гендерное равенство»), ЦУР 7 («Недорогостоящая и чистая энергия»), ЦУР 8 («Достойная работа и экономический рост»), ЦУР 9 («Индустриализация, инновации и инфраструктура»), ЦУР 10 («Сокращение неравенства»), ЦУР 11 («Устойчивые города и населенные пункты»), ЦУР 13 («Борьба с изменением климата») и ЦУР 15 («Сохранение экосистем суши»). Региональная программа действий специально предназначена для выполнения трех главных задач: а) содействия развитию эффективных и жизнестойких транспортно-логистических сетей и мобильности в интересах обеспечения экономического роста; б) содействия развитию экологически устойчивых транспортных систем и услуг; и с) содействия развитию безопасных и инклюзивных транспорта и мобильности.

12. Региональная программа действий задает направление работе секретариата по семи следующим тематическим направлениям: а) региональная сухопутная транспортная связуемость и логистика; б) морская и межрегиональная транспортная связуемость; в) цифровизация транспорта; г) низкоуглеродная мобильность и логистика; д) городской транспорт; е) безопасность дорожного движения; и ж) инклюзивные транспорт и мобильность.

13. На своей семьдесят восьмой сессии, проходившей с 23 по 27 мая 2022 года, ЭСКАТО приняла резолюцию 78/3 об осуществлении Декларации министров о развитии устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в которой она одобрила Декларацию министров и Региональную программу действий и обратилась к Исполнительному секретарю с просьбой уделять первоочередное внимание осуществлению Декларации министров.

14. Были проведены мероприятия по содействию достижению низкоуглеродной мобильности, а также продвижению экологически чистых энергетических технологий и логистики. Мероприятия, запланированные и осуществленные в 2022 году, были направлены на наращивание потенциала заинтересованных сторон в вопросах инициирования стратегий по сокращению выбросов углерода, связанных с работой транспорта, ускорению перехода на низкоуглеродный транспорт и электромобильность, повышению энергоэффективности грузового транспорта и развитию региональных и многосторонних механизмов сотрудничества для поддержки стран в выполнении национальных, региональных и глобальных обязательств по охране окружающей среды.

15. Чтобы ускорить повышение эффективности грузоперевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе, как это предусмотрено Региональной программой действий, в 2022 году был запущен новый проект по повышению энергоэффективности сектора грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Результаты проекта позволят получить стратегическое представление о распределении перевозок по различным видам транспорта, эффективности транспортных средств и использовании передовых энергоэффективных технологий и устойчивых альтернативных видов топлива в сфере транспорта. Кроме того, секретариат будет поддерживать реализацию 10 руководящих

принципов для устойчивых грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе³, которые были одобрены Комитетом по транспорту на его седьмой сессии, проходившей в Бангкоке и в режиме онлайн с 23 по 25 ноября 2022 года, и доработаны в ходе консультативного совещания 28 февраля 2023 года.

16. Секретариат также запустил проект по наращиванию потенциала в области поддержки стратегий развития «зеленой» и жизнестойкой транспортной инфраструктуры в рамках сети Азиатских автомобильных дорог: целью проекта является наращивание потенциала директивных органов в области проектирования, модернизации и строительства «зеленой» и жизнестойкой дорожной инфраструктуры в рамках этой сети.

17. В рамках текущего проекта, осуществляемого в нескольких странах, секретариат расширил свою поддержку в плане инициирования стратегий по ускорению перехода на электромобильность в сфере общественного транспорта. В 2022 году были проведены четыре национальных семинара по наращиванию потенциала в области электромобильности: они прошли в Грузии, Лаосской Народно-Демократической Республике, Непале и Таиланде. Разрабатываются тематические исследования, посвященные электромобильности, и набор региональных руководящих принципов в отношении электромобильности в сфере общественного транспорта. Участники регионального совещания по вопросам справедливого перехода к низкоуглеродной мобильности в Азиатско-Тихоокеанском регионе, состоявшегося в Бангкоке и онлайн 10–11 августа 2022 года, поддержали концепцию Азиатско-Тихоокеанской инициативы по электромобильности с упором на общественный транспорт.

18. Была разработана концепция механизма регионального сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта с целью расширения консультаций между государствами – членами ЭСКАТО; углубления регионального сотрудничества путем обмена опытом, информацией и знаниями о передовой практике; выявления общих интересов и стратегических приоритетов в выполнении глобальных обязательств по декарбонизации; и укрепления увязки с определяемыми на национальном уровне вкладами. В 2022 году для доработки этого механизма стартовали субрегиональные консультации с государствами-членами, которые продолжатся в 2023 году.

19. Мероприятия по тематическому направлению «Низкоуглеродная мобильность и логистика», запланированные на 2023 год, продолжают вносить вклад в выполнение главных задач Региональной программы действий по содействию развитию эффективных и жизнестойких транспортно-логистических сетей и мобильности в интересах обеспечения экономического роста и по содействию развитию экологически устойчивых транспортных систем и услуг. Достижения в рамках этих двух главных задач включают поддержку в наращивании потенциала, оказанную и оказываемую странам для ускорения перехода на электромобильность в сфере общественного транспорта, Азиатско-Тихоокеанскую инициативу по электромобильности, тематические исследования и региональные руководящие принципы в отношении электромобильности в сфере общественного транспорта, а также механизм регионального сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта.

20. В декабре 2022 года для Юго-Восточной Азии и Южной и Юго-Западной Азии были проведены субрегиональная консультация и практикум по наращиванию потенциала, посвященные тематике механизма регионального сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта. В настоящее время организуются еще два практикума: один для Тихоокеанского субрегиона,

³ ESCAP/CTR/2022/3, приложение.

который пройдет в Суве в апреле 2023 года, и один – для Восточной и Северо-Восточной Азии, а также для Северной и Центральной Азии, который пройдет в Алматы, Казахстан, в июне 2023 года. Кроме того, под эгидой механизма будет организовано региональное совещание, которое должно состояться в конце 2023 года, перед двадцать восьмой Конференцией сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата.

21. Что касается темы электромобильности, секретариат планирует организовать национальный консультативный практикум для Фиджи в Суве в апреле 2023 года в рамках проекта по ускорению перехода на электромобильность общественного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе; субрегиональное совещание по вопросам ускоренного перехода на электромобильность, которое состоится в Дакке в мае 2023 года; и региональное совещание по вопросам электромобильности, которое пройдет в Маниле в мае 2023 года. Мероприятия по наращиванию потенциала, направленные на оказание стратегической поддержки в области электромобильности, также пройдут в Камбодже и Шри-Ланке.

22. Будет продолжена разработка дополнительных мероприятий в рамках тематической области «Низкоуглеродная мобильность и логистика», лежащих в русле главных задач.

23. Секретариат также тесно сотрудничает с другими программами, фондами и специализированными учреждениями Организации Объединенных Наций, включая Программу Организации Объединенных Наций по окружающей среде, Рамочную конвенцию Организации Объединенных Наций об изменении климата и Центр Организации Объединенных Наций по региональному развитию, в целях дальнейшего укрепления регионального сотрудничества и усиления связей и выявления любого синергизма между региональными и глобальными инициативами по низкоуглеродному транспорту. ЭСКАТО также на регулярной основе участвует в обмене информацией и знаниями о передовой практике с Азиатским банком развития и Германским агентством по международному сотрудничеству.

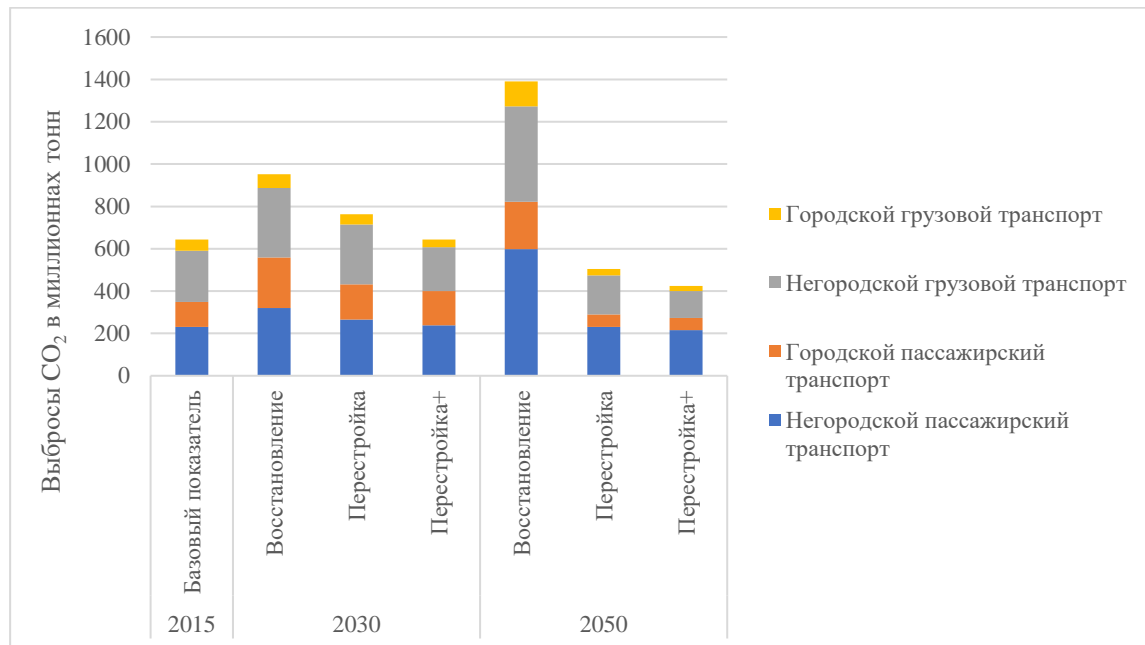
24. В сотрудничестве с Международным транспортным форумом в 2022 году секретариат опубликовал доклады о перспективах развития транспорта в Южной и Юго-Западной, Юго-Восточной и Северной и Центральной Азии. В докладах анализируются будущие сценарии спроса на пассажирский и грузовой транспорт, объема выбросов в период до 2050 года, а также открывающиеся возможности по декарбонизации в этих субрегионах.

25. В Южной и Юго-Западной Азии спрос на пассажирский транспорт имеется и у городского, и у негородского населения. Спрос на городской пассажирский транспорт включает в себя все пассажирские перевозки в городах. Спрос на негородской пассажирский транспорт представляет собой совокупность региональных (пригородных и сельских) и междугородних перевозок. Согласно всем сценариям, в 2050 году спрос на негородской пассажирский транспорт значительно превысит спрос на городской пассажирский транспорт. Хотя в период до 2030 года спрос почти равномерно распределяется между городским и негородским пассажирским транспортом, после этого периода спрос на негородской пассажирский транспорт значительно возрастает, увеличиваясь на 135–140 процентов в период 2030–2050 годов. Этот рост обусловлен главным образом увеличением спроса на железнодорожные перевозки, необходимые для достижения целей в области устойчивости. Общий базовый показатель выбросов от грузового и пассажирского транспорта в субрегионе распределен довольно равномерно: на пассажирский транспорт приходится 54% от общего объема выбросов (диаграмма I). Однако по мере приближения к 2050 году соотношение

становится более неравномерным. Ожидается, что в период 2015–2050 годов наиболее значительная доля выбросов CO₂ в секторе пассажирского транспорта будет приходиться на негородской транспорт.

Диаграмма I

Общие показатели выбросов «от бака до колеса» от грузового и пассажирского транспорта в Южной и Юго-Западной Азии в период 2015–2050 годов, с разбивкой по сценариям

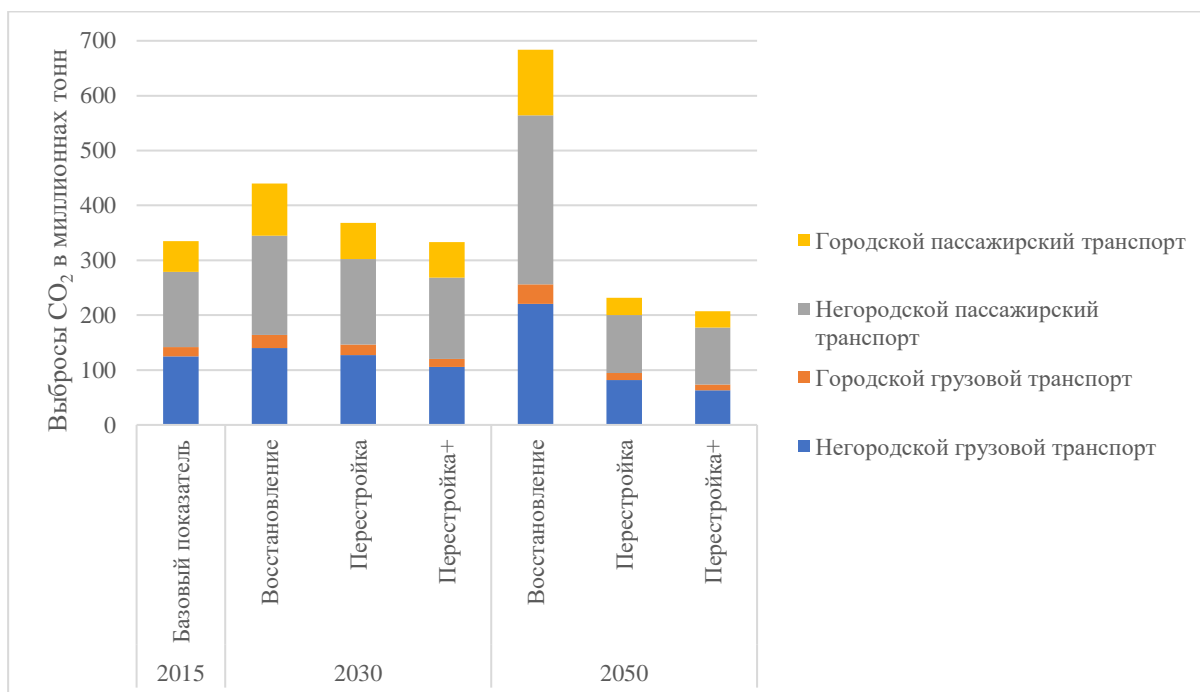


Источник: адаптировано по материалам доклада Международного транспортного форума *ITF South and Southwest Asia Transport Outlook (Paris, OECD Publishing, 2022)* («Перспективы развития транспорта в Южной и Юго-Западной Азии», Париж, издательство ОЭСР, 2022 год).

Примечание: на диаграмме представлены оценки, смоделированные Международным транспортным форумом. Термины «восстановление», «перестройка» и «перестройка+» относятся к трем смоделированным сценариям, которые отображают все более амбициозные постпандемические стратегии по декарбонизации транспорта.

26. В Юго-Восточной Азии на негородской пассажирский транспорт приходится большее количество выбросов CO₂, чем на любой другой сектор: этот показатель составляет 40–50 процентов от общего объема выбросов CO₂, связанных с транспортом, в период 2015–2050 годов. На втором месте по объему выбросов находится сектор негородского грузового транспорта. Негородской грузовой транспорт также остается вторым по величине источником выбросов, независимо от принятого стратегического сценария. В зависимости от выбранного стратегического сценария (диаграмма II) выбросы от негородского грузового транспорта могут быть сокращены вдвое даже при росте грузоперевозок в период 2015–2050 годов. Аналогичным образом, выбросы, связанные с городским пассажирским транспортом, сокращаются вдвое, а выбросы, связанные с городским грузовым транспортом, уменьшаются на 40% за тот же период времени. С другой стороны, даже при самом амбициозном сценарии выбросы, связанные с негородским пассажирским транспортом, сокращаются за тот же период всего на 20 процентов. Это означает снижение углеродоемкости негородского пассажирского транспорта даже несмотря на рост спроса за тот же период; однако это также указывает на то, что этот сектор наиболее трудно поддается декарбонизации на основе имеющихся мер политики и технологий.

Диаграмма II
Общие показатели выбросов «от бака до колеса» от грузового и пассажирского транспорта в Юго-Восточной Азии в период 2015–2050 годов, с разбивкой по сценариям



Источник: адаптировано по материалам доклада Международного транспортного форума *ITF Southeast Asia Transport Outlook (Paris, OECD Publishing, 2022)* («Перспективы развития транспорта в Юго-Восточной Азии», Париж, издательство ОЭСР, 2022 год).

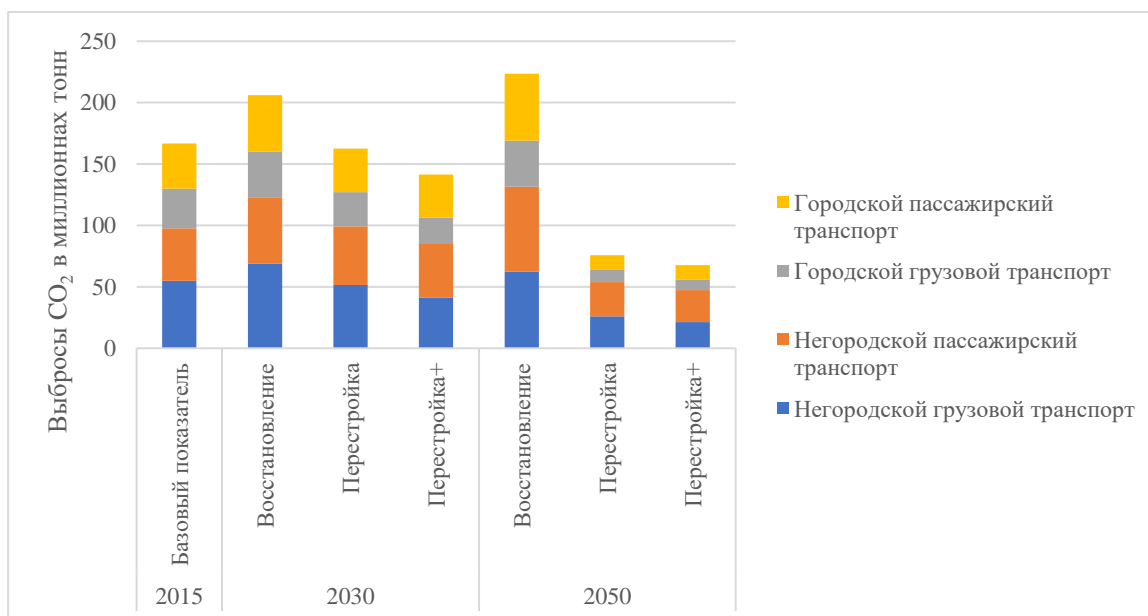
Примечание: на диаграмме представлены оценки, смоделированные Международным транспортным форумом. Термины «восстановление», «перестройка» и «перестройка+» относятся к трем смоделированным сценариям, которые отображают все более амбициозные постпандемические стратегии по декарбонизации транспорта.

27. В Северной и Центральной Азии выбросы от пассажирских перевозок сильно варьируются, и в соответствии с базовым сценарием 2015 года на пассажирский транспорт приходилось 48 процентов от общерегионального показателя в 166 миллионов тонн выбросов «от бака до колеса» в эквиваленте CO₂ (диаграмма III). Выбросы от пассажирского транспорта были в основном результатом поездок, не относящихся к категории городских, и их число, согласно прогнозам, будет расти. При рассмотрении ситуации на перспективу: в 2030 году и 2050 году, – становится очевидным, что без согласованных, целенаправленных и амбициозных мер политики общий объем выбросов от негородского транспорта будет расти сообразно спросу. Согласно прогнозам, к 2050 году при инерционном сценарии общий объем выбросов от негородского транспорта более чем удвоится. Последствия различных видов транспортной деятельности для окружающей среды значительно отличаются. В базовом сценарии 2015 года на долю авиаперевозок приходилось примерно 37% пассажиро-километров в негородском сообщении, но при этом на них приходилось 57% соответствующих выбросов. При анализе этих факторов, независимо от сценария или года, выбросы от авиаперелетов всегда оказывались непропорционально большими по сравнению с преодоленным расстоянием. Деятельность автомобильного транспорта, на который приходится второй по величине показатель выбросов CO₂, имеет аналогичный эффект. Несмотря на относительно небольшую долю этого вида транспорта в общем объеме перевозок (16–22%), на него всегда приходится не

менее 35% от общего объема выбросов. На железнодорожный транспорт, доля которого в общем объеме перевозок значительно больше, приходится гораздо меньшая доля от общего объема выбросов. Доля выбросов от железнодорожного транспорта составляет 4–6% от общего объема выбросов в Северной и Центральной Азии, несмотря на то что доля этого вида транспорта в общем объеме перевозок, по имеющимся оценкам, составляет 35–44%.

Диаграмма III

Общие показатели выбросов «от бака до колеса» от грузового и пассажирского транспорта в Северной и Центральной Азии в период 2015–2050 годов, с разбивкой по сценариям



Источник: адаптировано по материалам доклада Международного транспортного форума *ITF North and Central Asia Transport Outlook (Paris, OECD Publishing, 2022)* («Перспективы развития транспорта в Северной и Центральной Азии», Париж, издательство ОЭСР, 2022 год).

Примечание: на диаграмме представлены оценки, смоделированные Международным транспортным форумом. Термины «восстановление», «перестройка» и «перестройка+» относятся к трем смоделированным сценариям, которые отображают все более амбициозные постпандемические стратегии по декарбонизации транспорта.

28. Для повышения эффективности устойчивого развития транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе были определены и реализованы стратегии в области развития низкоуглеродного транспорта. Некоторые общие стратегии развития низкоуглеродного транспорта, которые были реализованы по всему региону, включают развитие инфраструктуры для велосипедистов и пешеходов, например, выделенные полосы и пешеходные дорожки, а также развитие систем скоростного автобусного сообщения и общественного транспорта в целом, включая местное и городское железнодорожное сообщение. Другие стратегии развития низкоуглеродного транспорта включают в себя более амбициозные задачи, чем те, которые включены в определяемые на национальном уровне вклады, и также поддерживают переход на более чистые технологии транспортных средств и более высокую топливную эффективность.

29. Ряд конкретных примеров реализации стратегий развития низкоуглеродного транспорта в государствах – членах ЭСКАТО из Юго-Восточной Азии включают разработку «дорожных карт» развития электрических

транспортных средств; установление четких задач по электрическим транспортным средствам; внедрение или расширение использования электробусов; расширение городского общественного транспорта (городское железнодорожное сообщение); и внедрение мер по поддержке перехода от частного транспорта к общественному, таких как меры по развитию немоторизованного транспорта и транзитно-ориентированному проектированию. В дополнение к низкоуглеродным стратегиям в отношении наземного транспорта, также были разработаны стратегии по декарбонизации судоходной и авиационной отраслей путем использования решений, ориентированных на обеспечение высокой пропускной способности и низкой энергоемкости.

30. В странах Юго-Восточной Азии за последние несколько десятилетий также наблюдается значительный рост числа транспортных средств, и эти страны сталкиваются с проблемами достижения или сохранения углеродной нейтральности. Высокая стоимость электрических транспортных средств, медленные темпы их внедрения и отсутствие или недостаточность финансовой помощи – все эти факторы препятствуют развитию низкоуглеродного транспорта.

31. Географические характеристики, существующие правила и стандарты, а также текущий спрос на транспорт и поведение пользователей сформировали различные транспортные ограничения и создали различные возможности в субрегионах Азиатско-Тихоокеанского региона. К ряду потенциальных возможностей для синергии, выявленных секретариатом ЭСКАТО на основе субрегиональных консультаций с государствами-членами, относятся цифровизация и электрификация общественного транспорта; внедрение мер по увеличению числа пассажиров общественного транспорта; интеграция двух- и трехколесных транспортных средств; сочетание электрификации с вариантами использования возобновляемых источников энергии; переход на низкоуглеродный грузовой транспорт; и вовлечение многих заинтересованных сторон и различных секторов. Основные приоритеты стратегий развития низкоуглеродного транспорта включают переход на «зеленые» грузоперевозки, электрификацию железных дорог, повышение осведомленности о низкоуглеродном транспорте среди директивных органов местного уровня; внедрение регионального подхода; создание систем мониторинга, отчетности и верификации в отношении действий в области низкоуглеродного транспорта; выявление возобновляемых источников энергии; и реализацию изменений в поведении населения (переход от использования личного транспорта к использованию общественного транспорта).

III. Перспективы развития транспорта и мобильности в Азиатско-Тихоокеанском регионе

32. В будущем транспорт в Азиатско-Тихоокеанском регионе будет все больше автоматизироваться и цифровизироваться. Транспорт в этом регионе, как и в других регионах, будет испытывать повышенную нагрузку в связи с изменением климата. Однако, столкнувшись с быстрым и непрерывным ростом спроса на транспорт, Азиатско-Тихоокеанский регион должен будет определить направления стратегической политики для решения как проблемы растущего спроса, так и проблемы экологической устойчивости транспорта.

33. Было продемонстрировано решающее значение цифровизации для Азиатско-Тихоокеанского региона не только при восстановлении после последствий пандемии коронавирусной инфекции COVID-19, но даже и до нее. Всемирный экономический форум провел опрос молодежи в шести странах Юго-Восточной Азии: во Вьетнаме; в Индонезии; в Малайзии; в Сингапуре; в Таиланде; и на Филиппинах. Респондентов спросили о том, как пандемия повлияла на использование ими цифровых инструментов, включая электронную

коммерцию и приложения для райдшеринга и доставки еды. Результаты опроса показали, что 87 процентов респондентов стали более активно использовать по крайней мере один цифровой инструмент во время пандемии, а 42 процента начали использовать новый инструмент⁴. По данным того же опроса, 42 процента респондентов стали более активно использовать или начали использовать электронную коммерцию; в Индонезии и Сингапуре этот показатель превысил 50 процентов. 13 процентов от общего числа респондентов стали более активно использовать или начали использовать услуги райдшеринга, а 9 процентов стали более активно использовать или начали использовать приложения для поездок.

34. Несколько стран региона проводят политику, конкретно направленную на развитие интеллектуальных транспортных систем и информационно-коммуникационных технологий. Пандемия активизировала цифровизацию таких областей, как здравоохранение и образование, и многие страны теперь поощряют использование электронной коммерции⁵. Использование цифровизации в торговле и логистике, включая применение цифровых технологий и стандартизацию процессов для повышения эффективности пересечения границ, также будет играть важную роль в упрощении процедур торговли⁶. Совместное использование активов с помощью цифровых технологий может помочь повысить эффективность системы и снизить объем выбросов CO₂ при автомобильных грузовых перевозках и морских перевозках.

35. Расширение транспортной связуемости является основополагающим элементом с точки зрения укрепления регионального сотрудничества, которое необходимо для ускорения экономического роста и социального развития. Регионы с хорошо функционирующими транспортными сетями получают выгоду от соглашений о свободной торговле, которые способствуют развитию торговли и инвестиций, увеличивают приток туристов и активизируют обмен знаниями на трансграничной основе. Транспортная связуемость может быть улучшена путем дальнейшего развития трансграничных железнодорожных и автомобильных сетей, в том числе путем гармонизации процедур и продвижения цифровизации процессов. Цифровизация и автоматизация терминалов и логистических узлов может повысить эффективность, а совершенствование транспортной инфраструктуры улучшит связуемость и послужит стимулом для дальнейшего расширения экономического сотрудничества⁷.

36. К другим разработкам относится подключенная мобильность, при которой кооперативные интеллектуальные транспортные системы и подключенные транспортные средства взаимодействуют друг с другом. Технологии, использующие беспроводной обмен данными между транспортным средством и инфраструктурой, между транспортными средствами, а также между транспортным средством и его окружением, могут помочь смягчить проблему заторов; снизить расход топлива и объем выбросов; и повысить надежность, мобильность и безопасность дорожного движения.

37. Еще одно важное изменение связано с автономными транспортными средствами, которые теперь могут передвигаться без участия человека и способны ориентироваться благодаря использованию беспроводных сетей,

⁴ World Economic Forum, "COVID-19: the true test of ASEAN youth's resilience and adaptability impact of social distancing on ASEAN youth", July 2020.

⁵ OECD, *Economic Outlook for Southeast Asia, China and India 2021: Reallocating Resources for Digitalisation* (Paris, OECD Publishing, 2021).

⁶ Association of Southeast Asian Nations, International Transport Forum and ESCAP, *COVID-19 Recovery Guidelines for Resilient and Sustainable International Road Freight Transport Connectivity in ASEAN* (Jakarta, 2021).

⁷ International Transport Forum, *ITF North and Central Asia Transport Outlook* (Paris, OECD Publishing, 2022).

цифровых карт, автоматизированных систем управления, связи с умной инфраструктурой и связи с центрами управления. Сочетание автономных транспортных средств и совместно используемых электронных транспортных средств приведет к повышению устойчивости и в конечном счете – к выполнению задач в области безуглеродного транспорта⁸.

38. Развитие этих технологий идет быстрыми темпами, однако в некоторых странах региона отсутствует политика в отношении умных транспортных систем, что приводит к фрагментации, медленному внедрению и несогласованности услуг. Существует ряд проблем, которые могут препятствовать более широкому внедрению умных транспортных систем. Например, эти системы все еще недостаточно хорошо известны разработчикам политики в регионе, что приводит к отсутствию или недостаточности поддержки в плане политики, руководящих указаний и нормативной базы. Для эффективного использования этих технологий требуется дополнительное обучение. Учитывая различия в городских условиях, необходимо также определить приоритетность в плане потребностей и решить, какие основные требования должны быть установлены. В то же время национальная или региональная стратегия могла бы значительно облегчить согласованное внедрение новых технологий. Отсутствие способности к взаимодействию и совместимости различных систем для передвижений людей внутри стран и между странами не позволит странам максимально использовать преимущества умных транспортных систем как для пассажирских, так и для грузовых перевозок⁹.

39. Повышение энергоэффективности и ускорение внедрения электромобильности являются ключевыми факторами снижения объема выбросов от общественного транспорта. Влияние этих инициатив будет еще более значительным, если использовать их в сочетании с умными транспортными технологиями и инновациями, такими как системы информирования пассажиров, автоматическая оплата дорожных сборов и плата за пользование перегруженными участками дорог. Такие технологии продолжают развиваться, и впереди новая эра транспортных систем и принципиальных инноваций, которые будут опираться на большие данные, Интернет вещей, искусственный интеллект и машинное обучение. Многие страны Азиатско-Тихоокеанского региона пытаются перейти от традиционных транспортных технологий к системам с большей степенью автоматизации. Менее развитые страны также активно внедряют передовые технологии для повышения пропускной способности своих транспортных систем. Однако новые технологии часто требуют первоначальных инвестиций для их внедрения, что создает трудности для развивающихся стран. Предоставление финансовой поддержки со стороны двусторонних учреждений по вопросам развития и многосторонних банков развития может помочь этим странам внедрить умные транспортные системы для пассажирской мобильности. Такие технологии могут повысить качество и эффективность городских пассажирских перевозок, сделав их более приятными, удобными для использования пассажирами, быстрыми и безопасными¹⁰.

40. Эти изменения в планировании развития транспорта и землепользования можно отнести к более широкому понятию перехода к формированию умных городов в среднесрочной и долгосрочной перспективе. Инвестирование в цифровую инфраструктуру повысит гибкость и маневренность городских транспортных систем, если оно предоставит пользователям из всех социальных

⁸ Dan Sperling, *Three Revolutions: Steering Automated, Shared, and Electric Vehicles to a Better Future* (Washington, D.C., Island Press, 2018).

⁹ *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific: Towards Sustainable, Inclusive and Resilient Urban Passenger Transport in Asian Cities* (United Nations publication, 2021).

¹⁰ Там же.

слоев и мест проживания в пределах городских районов большую степень свободы выбора относительно того, совершать ли поездки или вести деятельность в режиме онлайн. Это подчеркивает важность расширения возможностей пользователей транспортных систем, поскольку эти люди могут получить прямую выгоду от усовершенствованной цифровой инфраструктуры только в том случае, если у них есть навыки ее использования и они могут позволить себе соответствующие расходы. Повышение грамотности в плане вопросов интеллектуального транспорта и преодоление цифрового разрыва должны быть тесно связаны с транспортной политикой¹¹.

41. Для будущего транспорта необходим гендерный баланс: это касается женщин как пользователей транспорта, работников транспорта и лиц, принимающих решения в отношении транспорта. В настоящее время транспортный сектор не предоставляет адекватных услуг, инфраструктуры и систем, учитывающих гендерную проблематику, поскольку большинство транспортных стратегий не отражают связанных с гендерным аспектом различий в транспортном поведении и предпочтениях, касающихся поездок. Неустойчивое состояние транспортного сектора можно также объяснить отсутствием гендерного разнообразия в его рабочей силе и руководстве, где традиционно доминируют мужчины. Поскольку женщины, занимающие руководящие должности, в большей степени учитывают социальные и устойчивые последствия принимаемых ими решений, привлечение женщин-руководителей могло бы улучшить процессы принятия решений по инициативам в области экологической устойчивости. В случае применения гендерной оценки к транспортным стратегиям ее применение к стратегиям развития низкоуглеродного транспорта могло бы помочь ускорить переход к достижению безуглеродности в секторе¹².

IV. Вопросы для рассмотрения Комиссией

42. Комиссия, возможно, пожелает рассмотреть данный документ и рекомендовать активное участие ее членов и ассоциированных членов в планируемых мероприятиях механизма регионального сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта; Азиатско-Тихоокеанской инициативы по электромобильности; и в реализации 10 руководящих принципов для устойчивых грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Комиссия, возможно, также пожелает рассмотреть вопрос о том, чтобы рекомендовать своим государствам-членам использовать существующие межправительственные платформы¹³ для продвижения механизма регионального сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта, для участия в нем и для его реализации.

43. Комиссия, возможно, далее пожелает поделиться информацией об инновационных стратегиях и действиях, осуществляемых на национальном, субрегиональном и региональном уровнях для повышения экологической устойчивости транспортного сектора в регионе и сокращения объемов выбросов парниковых газов от него, особенно в отношении наземного, железнодорожного и морского транспорта.

¹¹ Nafis Anwari and others, "Exploring the travel behavior changes caused by the COVID-19 crisis: a case study for a developing country", *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, vol. 9 (March 2021).

¹² Wei-Shiuen Ng and Danielle Bassan, "Gender equality and the role of women in decarbonising transport", (International Transport Forum and FIA Foundation for the Automobile and Society, 2022).

¹³ Существующие соответствующие межправительственные платформы ЭСКАТО включают три межправительственных соглашения: по Азиатским автомобильным дорогам, Трансазиатским железным дорогам и о сети «сухих портов» соответственно, а также региональный диалог по вопросам устойчивой морской связности.