



---

**Комиссия по устойчивому развитию**

Девятнадцатая сессия

2–13 мая 2011 года

Пункт 3 предварительной повестки дня\*

**Тематический блок вопросов для цикла  
осуществления 2010–2011 годов — сессия  
по принятию программных решений****Письмо Постоянного представителя Таиланда при  
Организации Объединенных Наций от 22 декабря  
2010 года на имя Генерального секретаря**

Имею честь сообщить Вам о том, что пятый Региональный форум по экологически безопасному транспорту в Азии, совместно организованный министерством природных ресурсов и охраны окружающей среды Таиланда, министерством экологии правительства Японии, Центром Организации Объединенных Наций по региональному развитию и Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), прошел с 23 по 25 августа 2010 года в Бангкоке.

Пятый Региональный форум по экологически безопасному транспорту ставил перед собой следующие цели:

- а) способствовать улучшению понимания и укреплению регионального консенсуса в отношении вариантов стратегий, учитывающих экологическую безопасность, и технологических и институциональных мер, способствующих развитию экологически безопасного низкоуглеродного транспорта,
- б) рассмотреть и выявить возможности для совместных действий и партнерств, включая привлечение международных механизмов финансирования, для создания недорогостоящих, экономически жизнеспособных, социально приемлемых и экологичных транспортных систем в развивающихся странах,
- в) продемонстрировать примеры новаторских инициатив, достижений и передовой практики, направленных на совершенствование системы общественного транспорта, повышение топливной эффективности, а также на повышение экологичности грузовых перевозок,

---

\* E/CN.17/2011/1.



d) содействовать развитию международного сотрудничества в области укрепления потенциала, в том числе более широкому принятию и распространению различных мер на местном и национальном уровнях в отношении экологически безопасного транспорта,

e) способствовать усилению регионального вклада в подготовку и проведение девятнадцатой сессии Комиссии по устойчивому развитию.

В работе Форума приняли участие около 200 человек, в том числе представители правительств 22 азиатских стран, члены вспомогательной экспертной группы по Региональному форуму по экологически безопасному транспорту, международные консультанты, представители различных учреждений Организации Объединенных Наций и международных организаций и местные наблюдатели из Таиланда.

В прилагаемом резюме совещания (см. приложение) содержится краткое изложение основных соображений, высказанных в ходе дискуссий, и освещаются рассмотренные вопросы и варианты путей развития экологически безопасного транспорта в Азии, в том числе консенсус, достигнутый странами и участниками путем принятия Бангкокской декларации на период до 2020 года: цели в области устойчивого развития транспорта на 2010–2020 годы, в которой излагаются 20 принятых на добровольной основе целей, поставленных на следующее десятилетие.

Буду весьма признателен за распространение текста настоящего письма и приложения к нему в качестве документа девятнадцатой сессии Комиссии по устойчивому развитию.

*(Подпись)* Норачит Синхасени  
Посол и Постоянный представитель

**Приложение к письму Постоянного представителя  
Таиланда при Организации Объединенных Наций  
от 22 декабря 2010 года на имя Генерального секретаря**

**Пятый Региональный форум по экологически  
безопасному транспорту в Азии: новое десятилетие  
устойчивого развития транспорта**

Бангкок, 23–25 августа 2010 года

Резюме совещания

**I. Введение**

1. Центр Организации Объединенных Наций по региональному развитию, министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Таиланда, министерство экологии правительства Японии и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) совместно организовали пятый Региональный форум по экологически безопасному транспорту, который прошел в Бангкоке с 23 по 25 августа 2010 года. Форум получил поддержку различных международных организаций, таких как Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ), Германское агентство по техническому сотрудничеству (ГТЦ), «Чистый воздух для малых городов» (совместная программа Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и Германского агентства по техническому сотрудничеству), Шведское агентство по международному развитию, Японское агентство по международному сотрудничеству, Азиатский банк развития (АБР), инициатива «Чистый воздух» Центра азиатских городов, Международный союз общественного транспорта, Институт политики в области развития транспорта, Региональный информационный центр для Азии и Тихого океана Азиатского технологического института и Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), а также «Вива». В работе Форума приняли участие около 200 человек, в том числе представители правительств 22 азиатских стран, включая 10 стран — членов АСЕАН, 8 стран — членов Совместной программы стран Южной Азии в области окружающей среды, Китая, Японии, Республики Корея и Монголии, члены вспомогательной экспертной группы по Региональному форуму по экологически безопасному транспорту, международные консультанты, представители различных учреждений Организации Объединенных Наций и международных организаций и местные наблюдатели из Таиланда.

2. Пятый Форум был призван способствовать улучшению понимания и укреплению регионального консенсуса в отношении вариантов стратегий, учитывающих экологическую безопасность, и технологических и институциональных мер, способствующих развитию экологически безопасного низкоуглеродного транспорта; рассмотреть и выявить возможности для совместных действий и партнерств, включая привлечение международных механизмов финансирования, для создания недорогостоящих, экономически жизнеспособных, социально приемлемых и экологичных транспортных систем в развивающихся странах; продемонстрировать примеры новаторских инициатив, достижений и передовой практики, направленных на совершенствование системы общест-

венного транспорта, повышение топливной эффективности, а также на повышение экологичности грузовых перевозок; содействовать развитию международного сотрудничества в области укрепления потенциала, в том числе более широкому принятию и распространению различных мер на местном и национальном уровнях в отношении экологически безопасного транспорта; и способствовать усилению регионального вклада в подготовку и проведение девятнадцатой сессии Комиссии по устойчивому развитию.

3. В нижеследующем резюме совещания дается обзор основных соображений, высказанных в ходе дискуссий, и освещаются рассмотренные вопросы и варианты путей развития экологически безопасного транспорта в Азии, в том числе консенсус, достигнутый странами и участниками путем принятия Бангкокской декларации на период до 2020 года: цели в области устойчивого развития транспорта на 2010–2020 годы (см. добавление), в которой излагаются 20 принятых на добровольной основе целей, поставленных на следующее десятилетие.

## II. Первое заседание

4. Приветствуя участников Форума, директор Центра Организации Объединенных Наций по региональному развитию Казунобу Оногава обратил внимание на тот факт, что азиатские страны сталкиваются все с большим количеством вопросов и проблем в экологическом и транспортном секторах, в том числе с вопросами о последствиях для климата Земли. Хотя транспортный сектор внес серьезный вклад в значительный экономический рост Азии, его развитие вместе с тем вызывает серьезную обеспокоенность не только с точки зрения энергетической безопасности азиатского региона, но и в связи с загрязнением воздуха, выбросами парниковых газов, заторами, травмами и смертельными исходами в результате дорожно-транспортных происшествий, неэффективностью грузовых перевозок, миграцией из сельских районов в городские и снижением экономической эффективности. Сектор городского транспорта является наиболее быстрорастущим источником выбросов парниковых газов. В настоящее время 1,6 миллиарда людей в Азии, т.е. 40 процентов, проживают в городских районах, а к 2030 году большинство населения (около 2,7 миллиарда человек) будет проживать в городах; это окажет существенное влияние на экологическую безопасность транспортного сектора. Любые серьезные усилия по смягчению последствий выбросов парниковых газов должны включать проведение масштабной реформы существующих транспортных систем и, в частности, принятие мер по сокращению темпов роста количества частных автотранспортных средств при быстрой урбанизации региона. Он обратился к азиатскому сообществу с призывом содействовать развитию экологически безопасного транспорта, представляющего собой альтернативу неконтролируемой автомобилизации и связанных с ней проблем, создавая дополнительный комплекс общественного транспорта и сеть высококачественных пешеходных и велосипедных дорожек, принимая меры по ограничению использования транспортных средств, внедряя экологически чистые виды топлива, разрабатывая программы безопасности дорожного движения, а также используя ряд технологий и методик, опираясь на примеры передового мирового опыта в области обеспечения доступа, мобильности, ценовой доступности и безопасности. Не следует считать, что развитие экологически безопасного транспорта должно

зависеть от доноров. Крайне важно проявить политическую волю в вопросах учета аспекта экологически безопасного транспорта в рамках общей транспортной политики, планирования и развития.

5. Осами Сагисака, генеральный директор министерства экологии правительства Японии, приветствовал участников Форума от имени своего министерства и выразил признательность организаторам Форума. Признавая прогресс, достигнутый в рамках Регионального форума по экологически безопасному транспорту в Азии, он подчеркнул, что и Айтийское, и Сеульское заявления способствовали процессу достижения взаимопонимания во всей Азии по вопросам развития экологически безопасного транспорта. Он также подтвердил важность перспективного мышления и лидерских качеств для азиатских стран, с тем чтобы экологическое бремя стремительной урбанизации и автомобилизации не легло на плечи будущих поколений. Ссылаясь на новую стратегию своего министерства на XXI век, озаглавленную «Стратегия экологического развития и экономического роста», он подчеркнул важность интеграции вопросов охраны окружающей среды в социальные и экономические цели устойчивого развития. Использование экологически безопасного транспорта является одной из таких мер, отвечающих духу этой стратегии.

6. В своем приветственном обращении заместитель Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, Исполнительный секретарь ЭСКАТО Ноэлин Хейзер подчеркнула важную роль транспортного сектора в поддержании баланса трех основных элементов устойчивого развития на национальном и региональном уровнях путем обеспечения доступа населения к рынкам, образованию, рабочим местам и медицинскому обслуживанию. Улучшение ситуации с транспортом уже принесло пользу населению в прибрежных районах, особенно вблизи морских портов; вместе с тем еще остается невыполненной важная задача по транспортному обеспечению широких слоев населения, проживающих в отдаленных внутренних районах, а также в странах, не имеющих выхода к морю, что будет способствовать всеобщему процветанию. Была подчеркнута важность поощрения энергосберегающих видов транспорта, серьезного инвестирования в системы общественного транспорта и повышения эффективности грузового материально-технического обслуживания, так как решения, принимаемые по вопросам развития существующей транспортной инфраструктуры, оказывают огромное влияние на конкурентоспособность, качество жизни и экологическую безопасность азиатских стран в последующие десятилетия. Следует использовать комплексный подход, в который, среди прочего, входит планирование землепользования, проработка вариантов использования немоторизованного и общественного транспорта в городских и сельских районах, создание инфраструктуры для смешанных грузовых систем, разработка финансово жизнеспособных бизнес-моделей эксплуатации и технического обслуживания, информирование и пропаганда, направленные на изменение поведенческих моделей, а также использование экологически чистых технологий для достижения энергоэффективности и низкого уровня выбросов. В то же время устойчивое развитие инфраструктуры, включая транспорт, имеет решающее значение для обеспечения экологически безопасного экономического роста как региональной стратегии достижения устойчивого развития и основы достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

7. Признавая, что итоги обсуждения вопросов экологически безопасного транспорта, которые были подведены в Айтийском заявлении (2005 год) и в Сеульском заявлении (2009 год), послужили ценным вкладом в работу Комиссии по устойчивому развитию в рамках ее восемнадцатой сессии, Луис Альберто Феррате Фелисе, Председатель Комиссии на ее восемнадцатой сессии и министр окружающей среды и природных ресурсов Гватемалы, подчеркнул, что негативные социальные и экологические последствия, связанные с транспортным сектором, накладывали определенные ограничения на процесс устойчивого развития. В частности, ввиду того, что транспортный сектор является источником значительной доли выбросов парниковых газов, которая, как ожидается, еще вырастет, решение проблем в транспортном секторе должно являться частью решения проблем в области изменения климата. Важно связать проблематику транспортного сектора не только с изменением климата, но и с такими темами как рост городского населения, энергоэффективность, загрязнение воздуха и зашумленность, безопасность, здоровье, вопросы прозрачности и управления, оценка экологических последствий, комплексное планирование землепользования, социальное равенство и справедливость и другие. Для того чтобы транспорт стал одним из факторов, содействующих экономическому росту, социальному равенству, а также помог решить проблему изменения климата, его следует планировать с учетом основных всеобъемлющих руководящих принципов, которые включают в себя общее снижение воздействия транспортного сектора на окружающую среду (в частности сокращение количества выбрасываемого в атмосферу углерода), анализ рисков с точки зрения безопасности, развитие новой транспортной этики, установление более современных стандартов в области проектирования, строительства и эксплуатации транспортных средств, инфраструктуры, топлива, горюче-смазочных материалов, грузовых перевозок, частного и общественного транспорта, стимулирование использования гибридных и иных автотранспортных средств, использующих возобновляемые источники энергии, повышение эффективности использования топлива и вторсырья, а также создание безопасных дорожек для велосипедного и пешеходного движения.

8. В своем приветственном обращении и вступительном слове от имени принимающей страны заместитель министра природных ресурсов и охраны окружающей среды Пимук Симарот заявил, что при рассмотрении многосекторальных вопросов, включая климатические вопросы, связанные с развитием транспортного сектора вследствие быстрых темпов автомобилизации и экономического развития, необходимо использовать всеобъемлющий подход к развитию экологически безопасного транспорта. Экологически безопасный транспорт может дать важные дополнительные преимущества, в том числе сокращение выбросов парниковых газов и снижение числа травм и смертельных исходов, произошедших в результате дорожно-транспортных происшествий, а также снижение уровня вредного шума и уменьшение заторов. Наряду с различными мерами по сокращению загрязнения воздуха и выбросов парниковых газов по вине транспортного сектора Таиланд инвестирует значительные средства в улучшение таких элементов транспортной инфраструктуры как дороги, шоссе, транспортные развязки и скоростные автомагистрали по всей стране. Он выразил надежду, что Форум будет способствовать повышению информированности участвующих стран о вариантах экологически безопасного транспорта и связанных с ним мерах, таким образом способствуя укреплению регионального потенциала в целях эффективной борьбы с проблемами, связан-

ными с загрязнением воздуха в городах. Первое заседание завершилось минутой молчания, которой участники почтили память Саксита Тридека, постоянного секретаря министерства природных ресурсов и охраны окружающей среды Таиланда, безвременно ушедшего из жизни незадолго до открытия Форума.

9. В своем выступлении вице-президент Азиатского банка развития Бинду Натх Лохани сообщил, что экологически безопасный экономический рост является одним из ключевых элементов стратегии развития АБР до 2020 года. С транспортом связаны самые серьезные затруднения, препятствующие развитию региона; необходимые инвестиции в транспортную инфраструктуру составляют 2,5 трлн. долл. США. Для удовлетворения таких потребностей, в рамках инициативы развития экологически безопасного транспорта, АБР, как ожидается, будет в течение 2010–2012 годов ежегодно предоставлять транспортному сектору финансирование на сумму \$3,4 млрд. долл. США, значительная часть которого будет направлена на развитие городского железнодорожного транспорта. Стратегия Банка в отношении пяти новых направлений и задач, связанных с городскими перевозками, включает: а) управление урбанизацией и автомобилизацией путем осуществления целостного подхода к городскому землепользованию, инфраструктурам общественного и немоторизованного транспорта, таких как пешеходные зоны, тротуары и велосипедные дорожки; б) смягчение последствий изменения климата путем осуществления комплексного подхода, включающего сокращение перевозок, переход на экологически безопасные виды транспорта и модернизацию существующих видов транспорта, а также использование экологически чистых источников энергии, в том числе с помощью повышения энергоэффективности и освоения возобновляемых источников энергии; в) поощрение внутрорегионального сотрудничества и интеграции путем расширения региональной дорожной сети и развития конкурентоспособной региональной железнодорожной сети, с учетом того, что страны региона все более тесно экономически связаны друг с другом и с остальным миром; д) повышение безопасности дорожного движения и смягчение возникающих социальных вопросов, включая риски, связанные с ВИЧ/СПИДом и с торговлей людьми, посредством эффективного учета социальных аспектов на транспорте (по оценкам, в одних только странах — членах АСЕАН убытки, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, составят 15 млрд. долл. США ежегодно); и е) более эффективное использование механизмов финансирования и партнерских отношений, в том числе различных финансовых инструментов АБР. Кроме того, по оценкам АБР, при наличии экологически безопасной инфраструктуры мирового класса, Азиатско-Тихоокеанский регион в целом принесет Азии дополнительно 13 трлн. долл. США доходов в ближайшие 10 лет; АБР, в рамках инициативы развития экологически безопасного транспорта, продолжит содействовать переменам в направлении создания в следующем десятилетии более экологически безопасных транспортных систем.

10. Во втором основном докладе, посвященном опыту Индии в области внедрения экологически безопасного городского транспорта, Саугата Рой, государственный министр городского развития Индии, вновь подтвердил, что, если проблемы, связанные с городским транспортом, не будут решены, низкая мобильность может стать серьезным препятствием на пути экономического роста, а также привести к ухудшению качества жизни. Министерство городского развития играет ведущую роль в планировании и координации различных мер,

связанных с развитием городского транспорта, включая разработку различных руководящих принципов и норм, определение рамок различных реформ, осуществление программы создания потенциала и содействие обеспечению финансирования целого ряда проектов. Наиболее значительным из недавних достижений является разработка национальной политики в области городского транспорта, в рамках которой предложен комплексный поэтапный стратегический план деятельности по развитию городского транспорта с особым упором на перевозку населения, а не на передвижение автотранспортных средств. В рамках этой политики Национальная комиссия по обновлению городских районов им. Джавахарлала Неру, чья деятельность является результатом проводимой в этой области реформы, обеспечивает централизованную финансовую помощь в целях улучшения городской транспортной инфраструктуры в Индии. Кроме того, министерство городского развития, совместно с международными организациями, штатами и городами, приступило к осуществлению проекта развития экологически безопасного городского транспорта в пяти городах. Кроме того, Индия принимает институциональные меры для решения проблем изменения климата и загрязнения воздуха. Так, были впервые приняты эксплуатационные нормативы в области городского транспорта, и теперь все планы и проекты учитывают необходимость улучшения этих показателей. Была создана Национальная комиссия по вопросам, связанным с изменением климата, в которую входит в общей сложности восемь подкомиссий, в том числе Комиссия по экологически безопасной среде обитания, в чьем ведении находятся вопросы развития экологически безопасного транспорта. Подчеркнув необходимость поиска новых путей финансирования городской транспортной инфраструктуры, он настоятельно призвал к смене парадигмы, с тем чтобы больше внимания уделялось людям, а не автотранспортным средствам. В заключение он пригласил всех участников принять участие в Третьей индийской конференции и выставке «Городские транспортные системы», которая состоится в Дели с 3 по 5 декабря 2010 года, а также официально объявил о проведении в Индии шестого Регионального форума по экологически безопасному транспорту в Азии параллельно со следующим (четвертым) мероприятием национального уровня в декабре 2011 года.

### **III. Партнерства в целях обеспечения экологически безопасного низкоуглеродного транспорта**

11. Люди любят ездить, путешествовать и различными путями и способами открывать для себя новые места. В большинстве городов для передвижения преимущественно используется личный автотранспорт. Для многих автомобиль является предпочтительным средством передвижения. Вместе с тем большинство людей в мире за всю свою жизнь не смогут позволить себе приобрести ни одного частного автотранспортного средства. Развитие частного автомобилестроения не смогло справиться со спросом, особенно в азиатском регионе, создав ряд серьезных проблем. Необходимо разработать систему городского транспорта, удовлетворяющую потребностям бедных слоев населения, молодежи, пожилых людей и тех, кто не имеет доступа к транспорту. Кроме того, продолжает сокращаться жилое пространство: около 10–25 процентов городских территорий отведены под дорожно-транспортную инфраструктуру. В целях создания экологически безопасной транспортной системы необходимо рас-

смотреть возможность создания в городах соответствующих пешеходных, велосипедных и автотранспортных зон.

12. В настоящее время на транспорт приходится около 13 процентов выбросов парниковых газов и чуть меньше четверти связанных с энергетикой выбросов двуокиси углерода энергетического сектора. Наибольшая доля выбросов по вине транспортного сектора приходится на автомобильный транспорт. Угроза глобального потепления требует принятия мер как в развитых, так и в развивающихся странах.

13. Транспорт на низкоуглеродном топливе следует рассматривать не как причину дополнительных издержек, а как средство улучшения условий жизни и быта, дающее множество других преимуществ. Варианты использования транспорта на низкоуглеродном топливе, соответствующие принципам устойчивого развития, не только приведут к смягчению последствий изменения климата, но и могут помочь реализовать ряд дополнительных преимуществ, таких как: а) повышение энергетической безопасности с учетом снижения потребностей в импорте нефти. Можно избежать конфликтов, связанных с природными ресурсами, а пользователям транспортных средств не придется страдать от скачков цен на топливо; б) сокращение заторов, снижение уровня загрязненности воздуха и уровня шума положительно скажется на состоянии окружающей среды и на здоровье людей; в) сокращение спроса на землю путем предотвращения разрастания городов и стимулирования среднеплотной застройки жилых кварталов смешанного использования; г) более широкое освещение и признание передовых примеров ведущейся в городах деятельности по созданию экологически безопасных и современных низкоуглеродных транспортных систем, что позволяет повысить конкурентоспособность и привлекательность городов и привлечь в страну ведущие корпорации, высококвалифицированных рабочих и служащих; и е) города и страны, чьи показатели в области смягчения последствий изменения климата будут выше ожидаемых, в будущем, при принятии соглашений об изменении климата, смогут получить доступ к квотам на выбросы и к механизмам финансирования, связанным с выбросами углерода.

14. Имеющиеся статистические данные по выбросам двуокиси углерода (CO<sub>2</sub>) пассажирским транспортом и данные о перевозках с разбивкой по видам транспорта в отдельных городах показывают, что чем больше доля общественного и велосипедного транспорта и пешеходного движения, тем ниже производимый городом объем выбросов CO<sub>2</sub> на душу населения. Эффективным решением мог бы стать комплексный подход по принципу «сокращение-переход-модернизация» (сокращение или исключение поездок или необходимости поездок, переход к более экологичным видам транспорта, использование более энергоэффективных видов передвижения и технологий автомобилестроения). Было отмечено, что многие страны смогли достичь высоких индексов развития человеческого потенциала при относительно низких объемах наземных автотранспортных перевозок.

15. Учитывая тот факт, что только 25 из 36 развивающихся стран представили документы о соответствующих национальным условиям мерах по смягчению последствий изменения климата, в которых были отдельно изложены меры, связанные с транспортным сектором, было предложено рекомендовать развивающимся странам включить меры по транспортному сектору в соответствующие национальным условиям меры по смягчению последствий изменения кли-

мата, что будет способствовать получению доступа к помощи по наращиванию потенциала, передаче технологий и обеспечению новых источников финансирования. Некоторые из элементов стратегии развития низкоуглеродных транспортных систем могли бы включать: а) создание плотнозаселенных, но экологических городов с зонами смешанного пользования, с обеспечением рабочих мест, а также с наличием магазинов и мест отдыха, расположенных вблизи жилых районов; б) обеспечение современных, высококачественных путей сообщения между центрами и эффективная интеграция междугородних транспортных узлов в местную транспортную систему; в) развитие высококачественных альтернатив индивидуальному автотранспорту, в частности эффективной инфраструктуры общественного транспорта и развитой инфраструктуры немоторизованного транспорта, а также их надлежущая интеграция; г) обеспечение эффективных смешанных грузовых перевозок и рациональной городской системы логистики, которые также включают в себя использование экологически чистых транспортных средств; и е) внедрение передовых технологий, таких как гибридные двигатели, альтернативные виды топлива или даже электромобили и электроциклы.

16. В то же время при внедрении транспорта на низкоуглеродном топливе возникает ряд препятствий, которые должны быть решены с помощью принятия стратегических мер. Эти препятствия включают: а) временной разрыв между принятием решения и получением результатов, так как некоторые меры требуют долгосрочного подхода, который эффективен лишь в случае наличия преимущественности в процессе принятия политических решений; б) межсекторальный характер транспортных вопросов, в связи с чем многие решения, касающиеся других секторов, оказывают влияние на спрос на транспортные услуги; и в) разрозненность целевых групп, так как потребность в мобильности имеется у каждого в отдельности и у всех социальных групп в целом, а источники выбросов в отдельности довольно незначительны. Для обеспечения использования экологически безопасного низкоуглеродного транспорта необходимо создавать партнерства по широкому кругу вопросов в целях реализации высокоэффективных видов транспорта (особенно скоростных автобусных перевозок, железнодорожного сообщения и немоторизованного транспорта), постепенного отказа, при необходимости, от государственных и частных субсидий на ископаемые виды топлива, производство и использование автомобилей, создания более безопасных зон для пешеходов и велосипедистов и оказания поддержки тем схемам застройки, которые ориентированы на использование общественного и немоторизованного транспорта и отвечают интересам населения. Вместе с тем нынешнее финансирование, в которое входит внутреннее государственное финансирование, оказание официальной помощи в целях развития, частные инвестиции и финансовая помощь проектам, связанным с выбросами углерода, находится на уровне, недостаточном для поддержки развития экологически безопасных видов транспорта в целях удовлетворения потребностей XXI века. По данным Института политики в области развития транспорта, ежегодно более 1 трлн. долл. США расходуется правительствами на субсидирование моторного топлива, что еще больше подхлестывает использование автомобилей. Это происходит за счет урезания финансирования более насущных нужд населения, таких как современные системы скоростного автобусного сообщения, безопасные улицы для пешеходного и велосипедного движения, благоустроенные общественные зоны, а также медицинское обслуживание, жилье и образование. Для увеличения объемов рациональных инвестиций

необходимы новые стимулы. Так, новая рамочная стратегия, изложенная в представленном на Форуме докладе Института политики в области развития транспорта «Изменение парадигмы экологически безопасного низкоуглеродного транспорта — финансирование четырехкомпонентного видения», включает следующие четыре основных компонента: а) анализ воздействия финансовых решений, принятых соответствующими заинтересованными сторонами по вопросам экологически безопасного развития; б) перенаправление существующих ресурсов на цели, связанные с экологической безопасностью; в) увеличение финансирования тех областей, которым не хватает ресурсов; и г) оплата всех связанных с транспортом издержек, включая экологическую амортизацию.

17. Реализация таких стратегий развития экологически безопасного транспорта потребует разных коллективных действий со стороны основных заинтересованных сторон, включая, но не ограничиваясь, развивающиеся и развитые страны, многосторонние банки развития, учреждения, обеспечивающие кредитование экспорта, Рамочную конвенцию Организации Объединенных Наций об изменении климата, а также другие учреждения, представителей частного сектора и гражданского общества, обеспечивающих финансовую поддержку деятельности, связанной с изменением климата. Хорошим примером является Партнерство за экологически безопасный низкоуглеродный транспорт. Оно было создано для одновременного рассмотрения аспектов экологически безопасного транспорта и изменения климата, которые тесно связаны с целями Комиссии по устойчивому развитию, с особым упором на развивающиеся страны. Основные задачи включают: а) содействие устойчивому развитию и целям в области развития, сформулированным в Декларации тысячелетия, особенно обеспечению доступа групп населения с низким уровнем дохода к необходимым им товарам и услугам, а также доступа других слоев населения к производимым этими группами товарам и услугам; б) интеграцию проблематики рационального, низкоуглеродного транспорта в переговоры об изменении климата; в) учет климатических факторов в политике, проводимой на региональном, национальном и местном уровнях; и г) включение аспектов экологически безопасного низкоуглеродного транспорта в стратегии и деятельность международных организаций, занимающихся вопросами развития. Четыре рабочие группы партнерства занимаются следующими вопросами: а) транспортные данные и оценка выбросов парниковых газов; б) документы по вопросам изменения климата после 2012 года; в) финансирование; и г) информационно-пропагандистская деятельность и политический диалог. Другие примеры партнерств включают партнерство за экологически безопасный здоровый городской транспорт под руководством ВОЗ, занимающееся вопросами здоровья в транспортном секторе. Его деятельность главным образом направлена на расширение возможностей азиатских городов для принятия бесприоритетной стратегии развития городской транспортной системы (сокращение выбросов углерода и содействие охране здоровья). Вместе с Центром Организации Объединенных Наций по региональному развитию и альянсом «Здоровые города» партнерство за экологически безопасный здоровый городской транспорт осуществляет инициативы, содействующие развитию экологически безопасного транспорта, в ряде городов Азии, включая Пномпень; Марикина, Филиппины; Чанвон, Республика Корея; Нагоя, Япония; и Сеул.

18. Один из присутствующих выразил озабоченность в связи с тем, что основное внимание партнерств и выделения средств будет перенесено с первоначальных целей на сами инвестиции, особенно если частные инвесторы будут заинтересованы лишь в участии в крупных инфраструктурных проектах. Весьма важно создать новую парадигму экологичного бизнеса; не менее большое значение имеет и обеспечение государственного финансирования для развития экологически безопасного транспорта с целью привлечения большего объема частных инвестиций на создание сбалансированной модели государственно-частного партнерства. Также необходимо тщательно обсудить в рамках переговоров о Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата такие транспортные вопросы как реформа Механизма чистого развития, с тем чтобы упростить их применение в транспортном секторе и включить развитие транспорта в соответствующие национальным условиям меры по смягчению последствий изменения климата. Развитие экологически безопасного транспорта является нелегкой задачей, особенно учитывая тот факт, что большинство людей в развивающихся странах мечтают иметь собственный автомобиль. Вместе с тем у азиатских стран есть огромное преимущество: они могут воспользоваться чужим опытом и не повторить ошибки, сделанной развитыми странами в прошлом: не стать обществом, зависимым от автомобилей.

#### **IV. Механизмы финансирования экологически безопасного транспорта**

19. Обеспечение недорогого общественного транспорта играет важную роль во всех аспектах экологически безопасного развития — экономической жизнеспособности, охраны окружающей среды и социальной интеграции. Поскольку городские районы имеют потенциальную возможность принести 70–80 процентов валового внутреннего продукта (ВВП), при наличии надежных сетей общественного транспорта, города получают конкурентное преимущество. Отсутствие инвестиций в городской транспорт сегодня будет иметь средне- и долгосрочные последствия для процветания в будущем и подорвет осуществление международной и национальной политики по сокращению масштабов нищеты. Представители беднейших слоев населения могут добраться до службы или до учреждений здравоохранения, образования и культуры только пешком, на велосипеде или на общественном транспорте. Сейчас Азия теряет от 2 до 5 процентов ВВП по причине заторов, которые в большинстве случаев происходят в городских районах.

20. В большей части региона спрос в транспортной области намного превышает ограниченные возможности транспортной инфраструктуры и услуг. В частности, общественный транспорт зачастую не справляется с нагрузками: автобусы и поезда переполнены, ненадежны, медленны и, в целом, неудобны. Таким образом, решение проблемы финансирования развития экологически безопасного городского транспорта является одним из важнейших элементов будущего развития и поддержания экономической активности региона. Эта необходимость учитывается, например, при осуществлении ряда значительных инвестиций в государственные транспортные сети, в частности в Китае, где впечатляющие суммы инвестиций позволили за короткий срок создать многие сотни километров скоростных железных дорог, метро и систем скоростного автобусного сообщения. Еще одним примером является Национальная комиссия по

обновлению городских районов им. Джавахарлала Неру в Индии, в рамках которой центральное правительство обеспечивает платформу для координации значительной финансовой поддержки, обеспечиваемой проектам создания транспортной инфраструктуры в отдельных городах Индии, при условии, что города проводят комплекс организационных, структурных и финансовых реформ, необходимых для улучшения работы городских систем предоставления услуг. В целях поддержки развития городской инфраструктуры и предоставления основных услуг бедным слоям населения в 63 крупнейших городах Индии в рамках этой комиссии было предусмотрено выделение государственной помощи на сумму 11,1 млрд. долл. США, что, с учетом условия предоставления равных взносов от штатов и муниципалитетов, дает общий фонд в размере примерно 22 млрд. долл. США. В 2008–2009 годах обязательства по предоставлению помощи центральным правительством были увеличены на 3,7 млрд. долл. США, в результате чего общий объем средств фонда составил 26 млрд. долл. США.

21. Городская система общественного транспорта должна содействовать уменьшению негативных внешних последствий работы транспорта и улучшению качества жизни. Для выполнения этих задач требуется, кроме прочего, финансовая стабильность. Для обеспечения финансовой стабильности общественного транспорта необходима внешняя финансовая поддержка для компенсации разрыва между доходами от пассажироперевозок и общими эксплуатационными расходами, а также инфраструктурными издержками и другими капитальными инвестициями. Существует ряд вариантов финансирования общественного транспорта, которые можно сгруппировать по категориям плательщиков: загрязнитель, бенефициар или широкая общественность. На практике финансирование общественного транспорта требует сочетания различных механизмов. В развивающейся Азии решения, принятые сегодня, определяют уровень ее развития через 30–50 лет. Преимущества общественного транспорта выходят далеко за рамки прямого анализа затрат и выгод, и в большинстве случаев общественному транспорту требуется внешнее финансирование для обеспечения определенного уровня и качества услуг по такой цене, которую невозможно обеспечить без дополнительных финансовых ресурсов.

22. Схемы платы за использование дорог могут включать как принцип «загрязнитель платит», так и принцип «бенефициар платит»: транспортные средства, являющиеся причиной заторов, оплачивают сбор на использование дорог, но им также и выгодно меньшая загруженность дорог. Поступления от взимания платы за использование дорог все чаще инвестируются в транспортный сектор. В благоприятных условиях, и при наличии реальных альтернатив, они также обеспечивают необходимый толчок, содействующий переходу на пользование общественным транспортом и тем самым увеличению дохода от оплаты проезда.

23. Государственно-частные партнерства, в рамках которых строительные и/или эксплуатационные риски распределяются между органами государственной власти и частным сектором, становятся признанным способом распределения коммерческих рисков, связанных с общественным транспортом, а также мобилизации средств для финансирования проектов во многих странах. Привлечение частного сектора для предоставления транспортных услуг в городах должно в идеале создать условия для таких партнерских отношений, в которых сочетание сильных сторон частного и государственного секторов, а именно

эффективности первого и поддержки второго, обеспечат предоставление услуг на требуемом уровне.

24. Существует множество потенциальных рыночных механизмов, которые могут обеспечить оплату внедрения экологически безопасного низкоуглеродного транспорта, включая топливные сборы, сборы за автостоянки, взимание платы за перегруженность дорог, налог на прирост стоимости благоустроенных земель и торговля квотами на выбросы углерода. Что касается Механизма чистого развития, сложность заключается в том, что он предназначен для оплаты сокращения выбросов парниковых газов. Поэтому с его помощью нельзя оплачивать другие дополнительные преимущества, получаемые от проектов в области транспорта, в том числе повышение энергетической безопасности, качество воздуха, расширение доступа для бедных слоев населения, безопасность и многие другие. Другие новаторские решения или новые механизмы могут включать рынок выбросов двуокиси серы (SO<sub>2</sub>)/оксидов азота (NO<sub>x</sub>), совместное использование сэкономленных средств в области охраны здоровья и безопасности дорожного движения, а также рынки в области энергетической безопасности.

25. Развивающиеся страны Азии могут в полной мере извлечь пользу из деятельности различных двусторонних и многосторонних учреждений в области развития. Например, финансовая поддержка, оказываемая развитию городского транспорта Японским агентством по международному сотрудничеству, является одним из ключевых компонентов официальной помощи этого агентства в целях развития. Его поддержка развитию городского транспорта в Азии включает проект метрополитена в Дели и проект системы легкорельсового транспорта и метрополитена «Голубая линия» в Бангкоке. Получатели инвестиций могут создать государственно-частные партнерства с привлечением финансовой помощи Японского агентства по международному сотрудничеству в качестве «государственных» инвестиций. Что касается проекта метро Дели, оно было зарегистрировано как проект в рамках Механизма чистого развития с расчетом получения дополнительных поступлений по этому проекту за счет ежегодного сокращения выбросов на 41 160 тонн CO<sub>2</sub>. Требуется срочно разработать методику применения Механизма чистого развития для транспортного сектора, поскольку доля зарегистрированных транспортных проектов в рамках Механизма чистого развития составляет 0,1 процента, что весьма незначительно по сравнению с 13-процентной долей транспорта в общемировом объеме выбросов парниковых газов. Было высказано предположение, что обследование фактического сокращения выбросов парниковых газов существующими системами скоростного общественного транспорта в Азии могло бы способствовать дальнейшему обсуждению разработки методики Механизма чистого развития. Было также высказано предположение о том, что участники Соглашения о региональном сотрудничестве могли бы оказать содействие в вопросах пропаганды экологически безопасного транспорта в регионе путем оказания более широкой поддержки интеграции немоторизованного транспорта при финансировании проектов скоростного общественного транспорта путем выдвигания благоприятных для немоторизованного транспорта условий.

26. Глобальный экологический фонд (ГЭФ) является еще одним важным источником финансирования для развивающихся стран в Азии. В настоящее время в 10 учреждений-исполнителей ГЭФ входят Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), ЮНЕП, Всемирный банк, региональные

банки развития (Европы, Азии, Африки и Латинской Америки), Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО), Международный фонд сельскохозяйственного развития и Организация Объединенных Наций по промышленному развитию. С развитием этапа оперативной деятельности ГЭФ растет и объем финансирования, выделяемого на развитие сектора экологически безопасного городского транспорта. Поощрение использования энергосберегающего низкоуглеродного транспорта и городских систем включено в качестве одной из шести стратегических целей тематического направления ГЭФ V (2010–2014 годы), связанного с изменением климата. Кроме того, был предложен проект по развитию экологически безопасного городского транспорта в рамках ГЭФ по Юго-Восточной Азии, рассчитанный на города Камбоджи, Лаосской Народно-Демократической Республики, Малайзии, Филиппин и Вьетнама. Форум приложил усилия по содействию упрощению процедуры ГЭФ и смещения акцентов со смягчения последствий изменения климата на адаптацию к ним.

27. Азиатский банк развития признает необходимость обеспечения развития экологически безопасного транспорта и согласует свою деятельность в области транспорта с новой инициативой развития экологически безопасного транспорта, направленной на создание более доступной, безопасной, экологичной и недорогой транспортной системы. На протяжении многих лет поддержка АБР в автодорожном секторе была сосредоточена на улучшении доступа, расширении экономических возможностей и повышении мобильности, особенно для отдаленных сельских общин и фермеров, в противопоставление расширению дорожной инфраструктуры в центрах городов и усилению автомобилизации. Инициатива развития экологически безопасного транспорта может стать одним из надежных источников финансирования, с тем чтобы страны Азии смогли на практике реализовать свои национальные стратегии развития экологически безопасного транспорта.

## **V. Прогресс и достижения в области внедрения экологически безопасного транспорта в Азии**

28. Азиатские страны добились различных успехов во внедрении экологически безопасного транспорта в соответствии с определением, содержащимся в заявлении, принятом в Айти (2005 год), включая создание безопасных, доступных и эффективных систем общественного транспорта, немоторизованного транспорта, например выделение полос для велосипедистов и пешеходов, автоматизированные транспортные системы, развитие систем железных дорог и т.д. Страны предоставляют друг другу информацию о своих инициативах и мерах в области снижения объемов выбросов парникового газа в транспортном секторе, а также о стратегиях и политике на будущее, включая генеральные планы развития городских транспортных систем, конкретные цели и задачи в деле обеспечения экологически безопасного транспорта.

29. В большинстве развивающихся стран Азии транспортный сектор характеризуется быстрой автомобилизацией наряду с увеличением количества частного транспорта, ростом спроса на перевозки в связи с урбанизацией, плохим состоянием транспортной инфраструктуры и соответствующих объектов, ухудшающимся качеством воздуха, обусловленным отсутствием жестких стандар-

тов по выхлопам, использованием старых и подержанных транспортных средств, неадекватным и дорогостоящим общественным транспортом, увеличивающимся количеством мотоциклов, большим количеством дорожно-транспортных происшествий и травматизмом на дорогах, а также нехваткой организационного потенциала для решения многоотраслевых транспортных, экологических и социальных вопросов комплексным путем. В частности, даже несмотря на то, что немоторизованный транспорт используется для осуществления значительной части ежедневных перевозок, например для трех четвертей от общего числа перевозок в Бангладеш, по-прежнему отсутствуют специально выделенные полосы для велосипедистов и пешеходов, при этом это даже не входит в будущие планы развития транспортной системы. В результате, многие люди, особенно принадлежащие к группам населения с низким уровнем дохода и зависимость от транспорта, страдают от респираторных заболеваний и погибают в дорожно-транспортных происшествиях, что создает огромное экономическое и социальное бремя для страны. В большинстве стран проблемы, связанные с сектором грузовых транспортных перевозок, остаются нерешенными уже в течение длительного периода времени.

30. Однако многие азиатские страны либо реализуют, либо планируют ряд национальных мер, инициатив и проектов по обеспечению экологически безопасного транспорта. Например, Вьетнам, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Филиппины заканчивают работу над своими стратегиями по обеспечению экологически безопасного транспорта.

31. В своем десятом плане (на 2011–2015 годы) Малайзия, помимо прочего, наметила внедрение системы общественного транспорта, ориентированного на интересы людей, и план мероприятий по сохранению чистого воздуха. Кроме того, Национальный центр «зеленых технологий» под руководством премьер-министра Малайзии занимается продвижением технологий с низким уровнем выбросов углекислого газа, которые охватывают в том числе и транспортный сектор. Малайзия продвигает и развивает железнодорожные перевозки, которые являются более экологически безопасными. Мальдивские Острова заявили о своих амбициозных планах на то, чтобы стать государством с нулевым балансом выбросов углерода посредством замены автомобилей и катеров, работающих на дизеле и бензине, на автомобили и катера, для которых используются возобновляемые источники энергии. Чтобы выйти на нулевой баланс выбросов углерода к 2020 году, Мальдивские Острова планируют соединить все острова системой общественного транспорта. Бутан также разработал план развития транспортной системы до 2040 года. Кроме того, ряд стран в азиатском регионе планируют ввести, расширить или модернизировать уже существующие общественные системы скоростных транспортных перевозок, такие как метрополитен, легкий железнодорожный транспорт и скоростные транзитные автобусные перевозки. Считается, что развитие такого рода услуг повысит мобильность и доступность транспорта и улучшит экологическую обстановку в городах.

32. Достижения Японии, Республики Корея и Сингапура в области систем общественного транспорта представляют собой пример для подражания. В общей транспортной политике, планировании и развитии транспортной системы увеличивается понимание роли немоторизованного транспорта. Например, во многих городах Японии была введена система обмена велосипедами, которая предусматривает бесплатные первые 30 минут пользования велосипедом вме-

сте с удобной системой «смарткарт». Республика Корея намерена расширить к 2018 году национальную велосипедную сеть на 3114 км посредством так называемой «дорожной диеты», чтобы выделить место для велосипедистов на дорогах, а также установить приспособления для перевозки велосипедов в поездах и автобусах. В июле 2010 года Сингапур также объявил о принятии Национального велосипедного плана, направленного на развитие сети дорог для велосипедистов. Эти страны также продемонстрировали свою приверженность снижению объема выбросов парниковых газов для смягчения последствий изменения климата. Например, Япония намерена сократить объем выбросов на 25 процентов к 2020 году по сравнению с уровнем 1990 года, а Республика Корея и Сингапур заявили о 30-процентном и 16-процентном снижении объемов выбросов, соответственно, к 2020 году при сохранении нынешнего положения вещей. Для достижения поставленных целей принимаются различные меры по регулированию спроса на транспорт, такие как программа управления мобильностью в Японии, сборы за транспортную перегруженность и создание зон исключительно для общественного транспорта в Республике Корея, а также электронная система сбора платы за проезд по автодорогам в Сингапуре. Во многих городах Республики Корея, Японии и Сингапура внедрена комплексная система оплаты проезда. Среди других основных задач Сингапура — повышение общей энергоэффективности на 20 процентов и снижение содержания твердых частиц диаметром менее 2,5 мкм до уровня 12 микрограммов на один кубический метр воздуха к 2020 году.

33. В регионе все в большей степени признается важность аспектов «зеленого роста». Например, в связи с высокими и постоянно увеличивающимися показателями использования энергии на транспорте (особенно на дорожном транспорте), его зависимости от ископаемых видов топлива, выбросов парникового газа, а также постоянным ростом спроса на пассажирские и грузовые перевозки правительство Республики Корея взяло на себя обязательства содействовать «зеленому росту» посредством реализации ключевых транспортных стратегий, включающих: а) переход на виды транспорта и транспортные системы с низким объемом выбросов углерода; б) оптимизацию регулирования спроса на транспортные услуги; в) создание транспортной инфраструктуры и технологий с низким объемом выбросов углерода; г) развитие транспорта, приводимого в движение мускульной силой человека, посредством обустройства зон, где приоритет имеют пешеходы, обмена велосипедами и создания зон исключительно для общественного транспорта; и е) переход на комплексное планирование землепользования и организацию перевозок. Республика Корея также прилагает значительные усилия и осуществляет инвестиции с целью перехода от автодорожных на железнодорожные виды перевозок, с тем чтобы сделать возможным «зеленый рост».

34. Несмотря на недавние усилия Таиланда по строительству и созданию внедорожных транспортных систем, таких как подземный метрополитен и «летучее метро скай-трейн», пассажирские перевозки в Бангкоке до сих пор в значительной степени зависят от частного автотранспорта, мотоциклов и автобусов (более 90 процентов). Загрязнение воздуха на дорогах является серьезной проблемой, ставящей под угрозу качество жизни людей. На долю транспортного сектора в Таиланде приходится в совокупности одна треть всех выбросов. Для решения этих проблем Таиланд реализует многокомпонентную стратегию в области транспорта посредством: а) стимулирования использования общест-

венного, а не личного транспорта путем усовершенствования услуг в области общественных перевозок, например развивая систему скоростных автобусных транзитных перевозок в Бангкоке, систему подземного метрополитена/«летучего метро» и создавая двухпутевые внутригородские железные дороги; b) ужесточения норм выбросов на транспорте, а также повышения качества осмотра и обслуживания транспортных средств; c) продвижения чистых видов топлива, таких как сжиженный природный газ и биодизельное топливо; d) развития немоторизованного транспорта (например, путем выделения полос и соответствующих парковок для велосипедистов); и e) оптимизации городского планирования за счет обеспечения смежных перевозок.

35. В таких странах, как Афганистан, которые занимаются постконфликтным восстановлением, основное внимание уделяется безопасности, а не экологии и транспорту. Это приводит к тому, что меры по обеспечению экологически безопасного транспорта в этой стране не внедряются достаточно широко. Слаборазвитая транспортная инфраструктура и отсутствие эффективной организации транспорта привели к гибели тысяч людей. Нечеткое разделение обязанностей между профильными министерствами и учреждениями создает серьезные сложности в управлении транспортным сектором. В других не имеющих выхода к морю странах, таких как Бутан, Лаосская Народно-Демократическая Республика (ЛНДР) и Монголия, где число находящихся в личном владении транспортных средств незначительное, существуют различные вопросы устойчивости, связанные с транспортным сектором. В целях удовлетворения растущих потребностей в перевозках Бутан изучает развитие альтернативных видов пассажирского и грузового транспорта, таких как железные дороги и канатные дороги или сети подвесных дорог в экологически уязвимых районах, отдаленных районах и туристических направлениях, для минимизации воздействия строительства дорог на окружающую среду. Разрабатывается план развития транспортной системы Бутана до 2040 года, а его десятый пятилетний план и программы предусматривают возможность расширения технико-экономического обоснования городских транспортных услуг для включения в него экологически чистых видов транспорта и альтернативных видов транспорта, таких как канатные дороги и водные пути, а также автоматизированные транспортные системы.

36. Монголия столкнулась с проблемой постоянного роста автомобилизации, когда в 2009 году в эксплуатации находилось более 224 000 транспортных средств, в основном импортированных легковых автомобилей. В Улан-Баторе уровни содержания диоксида серы, двуокиси азота и окиси углерода превышают допустимые стандарты качества воздуха, при этом основным источником загрязнения воздуха является автомобильный транспорт. Долгосрочные планы, такие как национальная стратегия развития, национальная транспортная стратегия и генеральный план развития дорог, были разработаны для принятия дальнейших действий. Были также предприняты усилия, чтобы изменить законы и правила, касающиеся качества воздуха, для содействия внедрению экологически чистых видов топлива, таких как природный газ и биоэтанол, и отказа от использования старых автомобилей (12 лет) и такси (10 лет).

37. Такие страны, как Индия и Китай, находятся в процессе расширения своих систем общественного транспорта. Чтобы улучшить городскую транспортную инфраструктуру и заполнить пробелы, Индии потребуются инвестиции в размере 30 млрд. долл. США в течение реализации ее 11-го пятилетнего плана

(2007–2012 годы) и 97 млрд. долл. США в течение последующих 20 лет. Среди мер, принимаемых Индией в ответ на растущий спрос на транспортные услуги в городах и изменение климата, можно назвать ее национальную городскую транспортную политику (2006 год); Национальную программу обновления городов им. Джовахарлала Неру — инвестиции в автобусную, железнодорожную и связанную с ними инфраструктуру в рамках реформирования транспортного сектора; национальный план действий по изменению климата; национальную стратегию по обеспечению устойчивой окружающей среды, национальные стандарты качества воздуха по 12 загрязняющим веществам и переход с топливного стандарта Bharat Stage III на Bharat Stage IV. Проекты, реализуемые в рамках Национальной программы, охватывают 437 км автобусных линий в 10 городах общей стоимостью в 1085 млн. долл. США. В то же время индийские железные дороги, осуществляющие перевозки 7 миллионов человек в день, что составляет 2,6 миллиарда человек в год, занимаются обеспечением связи между регионами, уделяя при этом особое внимание социально-экономическим задачам, и эта сеть постоянно расширяется и объединяет крупные сегменты населения Индии.

38. Осуществляя переход к жестким нормативам по выбросам продуктов сгорания в атмосферу, Китай делает крупные инвестиции в систему массовых перевозок. Например, проекты в рамках китайского средне- и долгосрочного плана развития железнодорожной сети предусматривают, что к 2012 году в эксплуатации будет находиться 110 000 км железных дорог, и более 13 000 км скоростных путей. Скоростная железнодорожная сеть Китая создается с целью формирования удобных пассажирских транспортных коридоров, обладающих большой пропускной способностью, а также чтобы отделить пассажирские перевозки от грузовых перевозок, при этом основными будут являться четыре коридора Север-Юг и четыре коридора Восток-Запад.

39. Некоторые из замечаний и рекомендаций, сделанных по результатам обсуждений в секционных группах по странам, включают: а) необходимость жестких мер по ограничению использования личного автотранспорта, в том числе введение налогов на топливо, платы за пользование автодорогами, увеличение платы за парковки, плату за пользование перегруженными участками дорог, создание зон с низким уровнем выбросов и сокращение субсидий на создание инфраструктуры, благоприятной для пользования автотранспортом; б) дополнительные доходы за счет различных мер, упомянутых выше, могут обеспечить надежный источник финансирования для усовершенствования системы общественных перевозок, в том числе инфраструктуры немоторизованного транспорта; в) страны должны более активно разрабатывать комплексный подход, делая упор на стратегиях по предотвращению и переходу, а не стратегиях по «усовершенствованию»; d) необходимо приложить усилия для получения надежных транспортных данных для повышения надежности базовой информации на местном и национальном уровнях; и е) при рассмотрении программ развития биотоплива необходимо тщательно анализировать общую устойчивость, в том числе вопросы продовольственной безопасности.

40. По оценкам, технический углерод является вторым или третьим основным источником глобального потепления после двуокси углерода. Также, с учетом того факта, что потенциал технического углерода с точки зрения глобального потепления на 2000–3000 раз (за 20 лет) выше, чем потенциал углекислого газа, и что транспортный сектор является третьим по величине связан-

ным с энергией источником технического углерода в Азии, предполагается, что сокращение использования технического углерода в транспортном секторе может обеспечить благоприятное воздействие на климат в течение короткого периода времени. Одним из вариантов для азиатских государств является контроль за выбросами технического углерода в транспортном секторе в рамках их стратегий по обеспечению экологически безопасного транспорта.

41. Также важно отметить, что стандарты качества воздуха определяют технические усовершенствования и проникновение на рынок. Нормы выбросов для автотранспорта действенны, однако на обновление автопарка уходит достаточно длительный период времени. Введение норм качества топлива и альтернативных видов топлива дает более быстрый эффект. Финансовые и налоговые инструменты оказывают незначительное воздействие на потоки транспорта. Залогом успеха является информационно-просветительская работа с общественностью. Управление мобильностью обладает наибольшим потенциалом для снижения объемов выбросов углекислого газа, поэтому основное внимание следует уделять сокращению числа поездок, переходу на менее экологически вредные виды транспорта и увеличению коэффициента загрузки транспорта.

42. Многие страны, в том числе развивающиеся и развитые страны, прилагают усилия для внедрения автотранспорта с низким уровнем выбросов. Однако это далеко не единственный вариант; в зависимости от обстоятельств на местах существует масса разнообразных альтернатив. Токсичные выбросы можно сократить путем использования усовершенствованных обычных двигателей, катализаторов и фильтров, более качественных видов обычного топлива, газообразного топлива и электромобилей. Определить наиболее оптимальный вариант поможет комплексный анализ всего жизненного цикла различных видов топлива — от разведки и добычи до распределения и потребления — для систематического сопоставления общего воздействия различных типов топлива. Можно было бы субсидировать альтернативные виды топлива с низким уровнем выбросов, чтобы обеспечить их конкурентоспособность на рынке и удовлетворить потребительский спрос.

## **VI. Потребность в эксплуатационных показателях экологически безопасного транспорта**

43. Как правило, статистика позволяет различным участникам транспортной системы понимать тенденции в развитии транспорта, а эксплуатационные показатели — это статистические данные, используемые для оценки прогресса на пути к достижению целей по обеспечению устойчивости транспорта. Экономические задачи устойчивого транспорта включают мобильность, доступность, снижение перегруженности транспортом, экономию расходов на дороги, экономию средств на парковки, экономию для потребителей, сохранение энергии, экономическую производительность и развитие, налоговое бремя и т.д. Социальные задачи включают равенство, справедливость, экономичность, здоровье человека, общественную сплоченность, сохранение культурных традиций, устойчивость общества, участие общественности и т.д. Кроме того, задачи в области экологии включают снижение уровня загрязнений, защиту климата, сохранение среды обитания, эстетичность и т.д.

44. Для оценки прогресса в достижении поставленных целей прежде всего необходимо обеспечить качество используемых данных. Как правило, это подразумевает их точность, прозрачность, целостность, регулярность, последовательность и доступность. Основной проблемой, связанной со статистикой в области транспорта, является то, что такие данные зачастую являются неполными и неточными и основываются на неадекватных методах или величине выборки, что приводит к тому, что решения, принимаемые в транспортной отрасли, склоняются в пользу обеспечения такого воздействия, которое легко измерить, в ущерб мерам, результативность которых оценить сложнее. Необходимо как можно скорее усовершенствовать такие неполные ненадежные данные о транспортной отрасли, поскольку показатели эффективности, основанные на надежных данных, необходимы для правильного транспортного планирования и развития. То, какие показатели используются, в значительной степени влияет на способы определения задач и оценку решений. Обычные показатели, используемые в транспортной отрасли, скорее отражают дорожные условия для автотранспорта и тем самым поддерживают совершенствование автотранспорта. Устойчивость требует более обширного набора показателей, отражающего скорее доступность, чем мобильность, и рассматривает дополнительные виды транспорта и их воздействие. Тем самым создание универсальных стандартов качества транспортной статистики крайне важно для планирования устойчивого развития транспорта.

## **VII. Система скоростных автобусных перевозок и развитие городского и регионального железнодорожного транспорта для выполнения целей в области экологически безопасного транспорта**

45. Системы скоростных автобусных перевозок являются одним из наиболее дешевых вариантов общественных перевозок по сравнению с метро или железными дорогами. Однако препятствием для развития скоростных автобусных перевозок является то, что они не пользуются тем же авторитетом и не получают достаточного внимания со стороны ответственных лиц в отличие от метро или железнодорожного транспорта. Поскольку в данном случае идет конкуренция с личным автотранспортом за место на дороге в отличие от метро, продвигать эту систему повсеместно сложнее, несмотря на ее множественные преимущества по сравнению с метро, в том числе экономичность, гибкость в свете будущих перемен и значительно более короткий период строительства. Несмотря на эти узкие места, создание систем скоростных автобусных перевозок мирового уровня в Азии помогает привлечь внимание политиков и транспортных властей к этой системе как к более экономичному и высококачественному варианту организации массовых перевозок. При решительной поддержке политического руководства в Ахмадабаде была успешно внедрена первая полномасштабная система в Индии, которая обеспечивает перевозки 56 000 пассажиров в день. В Бангкоке также недавно открылся первый маршрут скоростных автобусных перевозок, который хорошо встроен в физическую инфраструктуру системы «Скай-трэйн». В городе Гуанчжоу в Китае также создана система скоростных автобусных перевозок, которая достигла объемов, сопоставимых с перевозками в метро (и больше), обслуживает 800 000 пассажиров в день (без учета пересадок между станциями системы

скоростных автобусных перевозок, которые являются бесплатными, что больше чем на любой из линий метро в Гуанчжоу. На сегодняшний день система обслуживает 27 000 пассажиров в час, двигающихся в одном направлении в утренние часы пик, что больше чем любая из линий метро в континентальном Китае, за исключением линии 2 пекинского метро. Система обмена велосипедами, введенная в июне и действующая на станциях системы скоростных автобусных перевозок, сегодня предлагает 5000 велосипедов на более чем 100 станциях, в основном вдоль коридора движения системы скоростных автобусных перевозок, при этом планируется построить еще 300 станций и предоставить еще 15 000 велосипедов в связи с проведением азиатских игр в ноябре. «Трансджакарта» в Индонезии также является одной из систем скоростных автобусных перевозок, внедряемых в этом регионе, хотя она требует дальнейшего усовершенствования, поскольку специальными автобусными линиями пользуются и другие транспортные средства, а заправка сжатым природным газом требует большего времени. Сеул также внедрил успешную систему скоростных автобусных перевозок, благодаря которой средняя скорость в коридоре повысилась с 10 км в час до 30 км в час, а количество дорожно-транспортных происшествий снизилось на 25 процентов. Был сделан вывод о том, что планирование скоростных автобусных перевозок должно быть включено в долгосрочную политику городского развития и землепользования для того, чтобы были достигнуты желаемые результаты. Кроме того, необходимым условием для успешного выполнения такой политики являются налоговые меры для рационализации налогообложения автобусов, благоприятная инвестиционная среда, а также создание управомоченной администрации городского транспорта. Создание удобных вспомогательных служб, специально выделенных средних полос и центральных остановок, а также высококачественной инфраструктуры для пешеходов и велосипедистов при планировании является, помимо прочего, важным фактором, определяющим успех системы скоростных автобусных перевозок.

46. Рельсовая транспортная система может сыграть уникальную роль в выполнении многих задач по обеспечению экологически безопасных перевозок. Благодаря своей высокой пропускной способности и мобильности рельсовые транспортные системы развиваются во многих азиатских странах на принципах конкурентной борьбы. Например, в Бангкоке создана система «Скай-трэйн» и скоростных массовых пассажирских перевозок для обеспечения высококачественного общественного транспорта. Индия строит более 64 000 км железных дорог, обслуживающих 2,6 миллиарда человек в год, и начинает предоставлять услуги в сельских районах, чтобы обеспечить повсеместный широкий охват. Железнодорожные перевозки в Индии помогают наладить сообщения не только между различными географическими точками, но также сокращают социальный разрыв, предоставляя специальные услуги для неимущих слоев населения, женщин и работников неформального сектора. Япония также пытается способствовать тому, чтобы для пассажирских и грузовых перевозок все в большей степени использовались не автотранспорт, а железные дороги, а также разрабатывает новые технологии для повышения энергоэффективности железных дорог. Республика Корея также проводит политику перехода от перевозок по автодорогам к перевозкам железнодорожным транспортом, основанную на новой национальной программе, озаглавленной «Низкие выбросы — зеленый рост», направленной на то, чтобы железнодорожные перевозки стали более безопасными, комфортабельными, менее дорогостоя-

щими и простыми в использовании посредством осуществления значительных инвестиций в железные дороги с целью повышения доли железных дорог в инвестициях на социальную сферу с 29,3 процента до 50 процентов в 2020 году.

47. Что касается Китая, то в связи со стремительным развитием страны в последнее время ожидается расширение сети железных дорог, находящихся в эксплуатации, до более 110 000 км к 2012 году. Сеть скоростных железных дорог Китая проектируется с целью формирования скоростных и удобных коридоров для пассажирских перевозок, обладающих высокой пропускной способностью. Продолжительность введенных в эксплуатацию скоростных железных дорог достигла 6920 км. Наряду с постоянным ростом объемов межрегиональной торговли такие протяженные железнодорожные сети в регионе способствуют также активизации дискуссии о соединении региональных железнодорожных сетей разных стран. Такие транспортные коридоры, предусматривающие использование различных видов транспорта, могут дать региону возможность внедрить экономичные перевозки с использованием разных видов транспорта, создать эффективную материально-техническую базу, сохранить общую экономическую позицию и, наконец, распределять блага, получаемые от экономического процветания. Однако недавний успех системы скоростных автобусных перевозок в Гуанчжоу четко продемонстрировал, что хорошо спланированная комплексная система скоростных автобусных перевозок может обеспечить такую же высокую пропускную способность пассажиров, как и железнодорожный транспорт, при этом требует меньших капиталовложений и реализуется в более сжатые сроки. Таким образом, в связи с развитием внутригородских систем массовых перевозок, скоростные автобусные перевозки стоит рассматривать как альтернативу рельсовому транспорту в тех случаях, когда ресурсы ограничены.

### **VIII. Социальное равенство при развитии экологически безопасного транспорта**

48. Транспортное планирование и развитие должно зависеть не столько от непосредственных экономических задач, сколько от социальных видов деятельности, таких как работа, обучение, семья и т.д., с учетом потребностей в различных видах транспорта и ценностей мужчин и женщин, а также различных социально-экономических условий. Ожидается, что к 2030 году 60 процентов населения в Азии будет проживать в городах. По мере ускорения темпов урбанизации будет увеличиваться прослойка малоимущих слоев городского населения, которые зачастую работают в неформальном секторе и живут в трущобах. Такие неимущие слои городского населения также, в основной своей массе, ограничены в передвижении и не имеют других вариантов, за исключением немоторизованных видов передвижения, таких как пешие маршруты и велосипеды. Однако, несмотря на то, что многие неимущие городские жители зависят от немоторизованных видов транспорта, такие способы передвижения являются «бедными родственниками» транспортных систем, зачастую игнорируются и считаются второстепенной задачей, а не базовой потребностью. В большинстве случаев немоторизованный транспорт плохо интегрирован в систему общественного транспорта, что приводит к потерям потенциальных пассажиров. Качественная инфраструктура для пешеходов, например просторные, безопасные, неразрывные пешеходные тротуары и переход на одном

уровне, необходима для всех людей, в том числе детей, женщин, престарелых и инвалидов, с тем чтобы обеспечить безопасный доступ к общественному транспорту. Также понадобится учитывать велосипедный транспорт, предусмотрев возможность перевозить велосипеды на автобусах. Пешеходы и велосипедисты должны получить право на прямые, приятные и безопасные маршруты для того, чтобы был обеспечен высокий уровень социального равенства на дороге. Кроме того, следует изучить ситуацию для различных групп пассажиров, таких как дети, студенты, женщины, пожилые и инвалиды, и учитывать это при планировании и модернизации систем городского транспорта.

## **IX. Экономия топлива и национальная энергетическая безопасность**

49. Еще одной проблемой, с которой столкнулась Азия, является отсутствие во многих странах нормативов экономии топлива. Несколько стран, таких как Таиланд, предложили нормативы экономии топлива для государств — членов АСЕАН. Введение таких стандартов может в значительной степени содействовать повышению национальной энергетической безопасности. Согласно совместному докладу, подготовленному Глобальной инициативой по экономии топлива ЮНЕП и Инициативой «Чистый воздух для азиатских городов», ожидается, что можно обеспечить значительную экономию топлива за счет внедрения общих стандартов экономии топлива в регионе. Например, с 2012 по 2035 год экономия для автомобилей большой грузоподъемности и грузовых автомобилей малой грузоподъемности при наличии стандартов экономии топлива могла бы составить около 446 млрд. литров дизельного топлива и 134 млрд. литров бензина — другими словами, 318 млрд. долл. США за счет снижения расхода дизельного топлива и 98 млрд. долл. США за счет снижения расхода бензина. Это также приведет к значительному снижению объемов выбросов и загрязнителей воздуха. Действующие в настоящее время политика и меры в области экономии топлива не получают достаточного внимания со стороны государств Азии по сравнению с альтернативными видами топлива и задачами по регулированию выбросов. Экономия топлива следует рассматривать в контексте других вопросов, связанных с топливом, транспортными средствами и энергией. Кроме того, производителям автотранспорта следует участвовать в процессе выработки политики, а вопросы субсидирования топлива должны решаться в комплексе с определением экономических стимулов для покупки транспортных средств с экономичным расходом топлива.

50. Азиатские страны могут использовать все преимущества, которые дает Глобальная инициатива по экономии топлива, главными приоритетами которой являются: а) сбор, анализ и распространение данных и результатов анализа на тему экономии топлива, а также мониторинг тенденций и прогресса на пути к снижению потребления автомобильного топлива на 50 процентов к 2050 году; б) продвижение и поддержка развития национальной политики экономии топлива, которая способствует повышению экономии топлива с течением времени для транспортных средств, произведенных и/или проданных внутри страны — этот компонент направлен на то, чтобы стимулировать национальную дискуссию и планирование; с) техническая универсализация требований, например к маркировке, стандартам тестирования и ездовым циклам; и d) предоставление потребителям и лицам, ответственным за принятие решений, информации о

вариантах, издержках и имеющихся ресурсах для повышения эффективности автопарка и снижения объема выбросов посредством глобальной базы данных.

## **Х. Устойчивый грузовой транспорт**

51. Сектор грузоперевозок зачастую обделяют вниманием. Существует ряд вопросов, связанных с сектором грузоперевозок: от вопросов безопасности до загрязнения окружающей среды и другого воздействия на окружающую среду; тем не менее грузоперевозки редко учитываются при проектировании и планировании систем городского транспорта и разработке политики. Грузовые автомобили часто участвуют в дорожно-транспортных происшествиях. Например, в Индии грузовые автомобили участвуют в 30 процентах дорожно-транспортных происшествий, несмотря на то, что на их долю приходится лишь 5 процентов всего автопарка. Для улучшения качества грузовых перевозок необходимо устранить многие барьеры, в том числе парк старых грузовых автомобилей, низкое качество их содержания, высокую долю пустых перегонов и перегрузку. В Азии в этом секторе доминируют грузовые перевозки по автодорогам, соответственно потребление дизельного топлива грузовыми автомобилями станет основной проблемой в области топлива для грузового транспорта с точки зрения загрязнения воздуха и выбросов. Потребление дизельного топлива грузовым автотранспортом должно вырасти к 2050 году, и доля Азии составит 34 процента.

52. Для повышения энергоэффективности в секторе грузовых перевозок лицам, ответственным за принятие политических решений, необходимо принимать различные меры по сокращению количества поездок, снижению объема грузов, снижению воздействия на окружающую среду в результате передвижения транспортных средств, сокращения расстояний и смены видов транспорта. Существует множество различных вариантов для оптимизации экологических показателей грузового транспортного сектора. Например, в Японии водители грузовых автомобилей ведут строгий учет проделанного расстояния и количества израсходованного топлива, что в итоге помогает им оценить результативность своей деятельности и повысить общую эффективность.

53. Чтобы решить проблемы, связанные с грузоперевозками, азиатские государства могли бы рассмотреть несколько стратегий, например стратегию по «предотвращению», которая подразумевает минимизацию потребностей в перевозках, содействие производству и потреблению на местах, близкому расположению объектов в одной цепочке поставок и рядом с портами, совершенствование материально-технического обеспечения и управления грузоперевозками. Стратегия «перехода на другие виды транспорта» включает переход на более энергетически эффективные виды транспорта, оптимизацию железнодорожных путей и внутренних водных путей, а также использование различных типов транспортных средств, которые лучше соответствуют перевозимым грузам. Аналогичным образом, стратегия «оптимизации» может включать в себя такие меры, как снижение скорости, повышение операционной и технической эффективности, использование силы ветра, введение стандартов экономии топлива, более последовательное соблюдение постановлений, запрещающих перегружать транспортные средства, и другие технические нововведения и инструменты, такие как радиометки, система глобального позиционирования и программное обеспечение для маршрутизации транспортных средств.

54. Услуги транспортной и материально-технической инфраструктур могут расширить физический и экономический доступ. Улучшенный доступ к сельским районам может внести вклад в достижение целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, бороться с отсутствием продовольственной безопасности и помочь в борьбе со стихийными бедствиями. Например, соотношение затрат и выгод на сельских дорогах Китая могло бы быть в четыре раза выше, чем на высококачественных дорогах. Организационная работа и наличие цепочек поставок в сельских районах могут внести существенный вклад в сокращение масштабов нищеты. Например, по оценкам ФАО, убытки после сбора урожая зерновых составляют от 10 до 37 процентов всего урожая — из них от 4 до 16 процентов в результате проблем с транспортировкой и техническим обслуживанием. Кроме того, проведенное в Индии исследование Индийского института управления показало, что 50 процентов свежих продуктов питания и овощей портится по дороге на рынок. Улучшение организационной работы и оптимизация цепочек поставок могут привести к развитию сбытовой цепочки для сельскохозяйственной продукции и тем самым внести свой вклад в снижение сокращения масштабов нищеты. Существует целый ряд успешных примеров некоторых стран в этом регионе.

55. Морской транспорт является еще одним элементом транспортного сектора, которым в значительной степени пренебрегают, поскольку основное внимание уделяется наземному транспорту. Морские перевозки наносят ущерб окружающей среде за счет выбросов двуокиси серы, окиси азота и двуокиси углерода, веществ, расщепляющих озоновый слой, выбросов за счет сжигания, балластной воды, использования противобрастающей краски, канализации, нефтесодержащей воды, а также остатков грузов. По всему миру при морских перевозках сжигается около 370 миллионов тонн остаточного топлива в год, содержащего значительные объемы серы и тяжелых металлов, что приводит к серьезному загрязнению воздуха. Если представить, что система глобальных морских перевозок — это государство, оно заняло бы пятое место по объему выбросов парниковых газов в мире. Азиатским странам следует рассмотреть соответствующие стратегии повышения экологической устойчивости морского транспорта и портов.

## **XI. Цели в области устойчивого развития транспорта на 2010–2020 годы — Бангкокская декларация на период до 2020 года**

56. С целью продемонстрировать активную заинтересованность азиатских стран в осуществлении перспективного десятилетия (2010–2020 годы) устойчивых шагов и мер по развитию безопасного, надежного, недорогого, эффективного, удобного в использовании и экологически чистого транспорта в условиях стремительной урбанизации в Азии, а также их приверженность этой задаче страны — участницы Форума обсудили и согласовали в духе доброй воли декларацию под названием «Бангкокская декларация на период до 2020 года: цели в области устойчивого развития транспорта на 2010–2020 годы» (см. приложение). Вопросы транспорта и устойчивого развития будут обсуждаться Комиссией по устойчивому развитию на ее девятнадцатой сессии, и в связи с этим участники пятого Регионального форума по экологически безопасному транспорту выразили надежду на то, что его итоги станут

важным вкладом региона в рассмотрение Комиссией вопросов, касающихся транспортного сектора.

57. Показатели, содержащиеся в приложении к Бангкокской декларации на 2020 год, призваны дать странам ориентиры для оценки прогресса в осуществлении стратегии экологически безопасного развития транспорта, и страны могут использовать их по своему усмотрению так, как они сочтут целесообразным.

58. Бангкокская декларация на период до 2020 года призвана обеспечить ценную основу для обсуждения странами мер по экологически безопасному развитию транспорта на последующих форумах, включая шестой Региональный форум по экологически безопасному транспорту, который будет проведен в Дели в декабре 2011 года.

#### **Поездки на места**

59. С целью продемонстрировать на конкретном примере передовой опыт Таиланда в области развития экологически безопасного транспорта и меры, принимаемые им в этом направлении, министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды и министерство транспорта Таиланда организовали поездку в Бангкок, где участники Форума ознакомились с работой бангкокской системы скоростного общественного транспорта. Участники смогли лично прокатиться на недавно пущенных поездах скоростного метро. Компания «Бангкок метро» (“Bangkok Metro Public Company Limited”) представила подробную информацию о текущем проекте по развитию скоростного общественного транспорта и о генеральном плане в этой области на 2019–2029 годы.

## Добавление

### **Бангкокская декларация на период до 2020 года: цели в области устойчивого развития транспорта на 2010–2020 годы**

Мы, участники, представляющие страны Азии (Афганистан, Бангладеш, Бруней-Даруссалам, Бутан, Вьетнам, Индию, Индонезию, Камбоджу, Китайскую Народную Республику, Лаосскую Народно-Демократическую Республику, Малайзию, Мальдивские Острова, Монголию, Мьянму, Непал, Пакистан, Республику Корея, Сингапур, Таиланд, Филиппины, Шри-Ланку и Японию), международные организации, двусторонние и многосторонние учреждения, неправительственные организации и исследовательские учреждения, а также являющиеся специалистами по вопросам устойчивого развития транспорта, встретившись на пятом Региональном форуме по экологически безопасному транспорту в Азии, проведенном в Бангкоке, Королевство Таиланд, 23–25 августа 2010 года, чтобы разработать и принять декларацию под названием «Бангкокская декларация на период до 2020 года» с целью продемонстрировать нашу активную заинтересованность в осуществлении перспективного десятилетия (2010–2020 годы) устойчивых шагов и мер по развитию безопасного, быстрого, надежного, недорогостоящего, эффективного, удобного в использовании и экологически чистого транспорта в условиях стремительной урбанизации в Азии и нашу приверженность этой цели,

*отмечая*, что вопросы транспорта были включены в Повестку дня на XXI век по устойчивому развитию и итоговый документ совещания на высоком уровне девятой сессии Комиссии по устойчивому развитию в 2001 году, на котором были приняты важные решения, касающиеся транспортного сектора, и сделан вывод о том, что совершенствование транспортных систем в целях обеспечения устойчивого развития, в том числе повышение их физической доступности, может способствовать социально-экономическому развитию, интеграции стран в мировую экономику и искоренению нищеты,

*подтверждая* Айтийское заявление, принятое участниками первого Регионального форума по экологически чистому транспорту, который был проведен в Нагое, префектура Айти, Япония, 1 и 2 августа 2005 года, и провозглашенный в нем комплексный подход к экологически безопасному развитию транспорта, который позволит не только улучшить состояние здоровья населения благодаря уменьшению загрязненности воздуха в городах, но и сократить объем выбросов парниковых газов, число людей, погибающих и получающих травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, уровень вредного шумового воздействия и заторы на дорогах, а также опираясь на это заявление,

*подтверждая* Сеульское заявление, принятое участниками четвертого Регионального форума по экологически чистому транспорту, который был проведен в Сеуле, Республика Корея, 24–26 февраля 2009 года, и содержащийся в нем настоятельный призыв к решению проблем транспорта в увязке с более масштабными природоохранными задачами, связанными с обеспечением экологически безопасного роста, в целях учета взаимосвязи между транспортом, энергетикой и выбросами углерода, разработки стратегий развития низкоуглеродного транспорта, включая переход к использованию энергоэффективных видов транспорта и видов транспорта с малым объемом выбросов углерода,

для обеспечения энергетической безопасности и уменьшить воздействие перевозок на климат, а также воздействие изменения климата на транспортные услуги и другие социально-экономические сектора, а также опираясь на это заявление,

*отмечая* выводы восемнадцатой сессии Комиссии по устойчивому развитию, проведенной в мае 2010 года, а именно тот факт, что базовая транспортная инфраструктура и услуги по-прежнему отсутствуют или являются неудовлетворительными во многих развивающихся странах (как в городских, так и в сельских районах), что затрудняет доступ к базовым услугам, включая услуги, связанные с охраной здоровья и образованием, для неимущих слоев населения, в том числе женщин, молодежи и детей, а также доступ к рабочим местам для трудящихся, а также что в сельских районах отсутствие надлежащей транспортной инфраструктуры не позволяет покончить с нищетой, создает трудности для сбыта сельскохозяйственной продукции и реализации других возможностей для получения дохода и, таким образом, препятствует усилиям по достижению согласованных на международном уровне целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия,

*отмечая*, что, по прогнозам международных органов, общемировой объем выбросов углекислого газа, связанных с работой транспорта, в период 2005–2030 годов увеличится примерно на 57 процентов, и основная доля этого увеличения будет обусловлена ростом числа частных автотранспортных средств в Азии,

*отмечая*, что в резолюции 64/255 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 2 марта 2010 года о повышении безопасности дорожного движения во всем мире 2011–2020 годы провозглашены Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, и *будучи глубоко обеспокоены* тем, что на Азиатско-Тихоокеанский регион приходится около половины от общего числа людей, погибающих или получающих травмы в результате дорожно-транспортных происшествий, и что жертвами становятся, главным образом, уязвимые участники дорожного движения, такие как пешеходы, дети и велосипедисты, по причине отсутствия необходимой инфраструктуры обеспечения безопасности на дорогах, включая дорожки, предназначенные исключительно для пешеходов и велосипедистов, безопасные пешеходные переходы и съезды с тротуаров для инвалидов, а также отсутствия первой медицинской помощи при дорожно-транспортных происшествиях,

*признавая* особые потребности малоимущих групп, а также женщин, детей, пожилых людей и инвалидов, связанные с передвижением, и необходимость их удовлетворения для обеспечения равных возможностей для всех членов общин и повышения качества жизни всех людей,

*признавая* важность разработки стратегии экологически безопасного развития транспорта, предусматривающей отказ от излишнего использования автотранспорта, переход к использованию более экологически безопасных видов транспорта и совершенствование практики и технологий перевозок,

мы, участники пятого Регионального форума по экологически безопасному транспорту в Азии, выражаем намерение добровольно разрабатывать и осуществлять комплексные и устойчивые стратегии, программы и проекты в области транспорта, которые помогут реализовать к 2020 году в Азиатском ре-

гионе нижеследующие цели и задачи, связанные с экологически безопасным развитием транспорта:

## **I. Стратегии, позволяющие избежать ненужных перевозок и сократить их дальность**

*Цель 1.* Формально объединить процессы **планирования землепользования и транспортного планирования** с соответствующими организационными механизмами на местном, региональном и национальном уровнях.

*Цель 2.* Обеспечивать **многофункциональное использование территорий** и застройку средней и высокой плотности вдоль основных коридоров в городах на основе проведения в жизнь соответствующей политики в области землепользования и обеспечивать быстрый и удобный для населения доступ к транспорту, а также активно содействовать претворению в жизнь концепции транзитно-ориентированного проектирования при планировании новых объектов инфраструктуры общественного транспорта.

*Цель 3.* Осуществлять стратегии, программы и проекты, направленные на развитие **информационно-коммуникационных технологий**, включая доступ в Интернет, конференц-связь и возможности для удаленной работы, в целях сокращения ненужных поездок.

## **II. Стратегии перехода к более экологически безопасным видам транспорта**

*Цель 4.* Ввести требование о включении компонентов развития **немоторизованных способов передвижения** в генеральные планы развития транспорта во всех крупных городах и в приоритетном порядке инвестировать средства в необходимую для этого инфраструктуру, включая повсеместное усовершенствование объектов инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения, создание возможностей для передвижения с использованием различных видов транспорта и принятие стандартов проектирования функционально завершенных улиц, когда это возможно.

*Цель 5.* Оптимизировать системы **общественного транспорта**, в том числе обеспечивая качественное обслуживание по приемлемым ценам за счет создания специализированной инфраструктуры вдоль основных транспортных артерий в городах с ответвлениями в жилые районы.

*Цель 6.* Сократить долю частного автотранспорта в городских перевозках на основе мер по **регулированию спроса на транспорт**, включая меры в области ценообразования, учитывающие издержки транспортных заторов, расходы на обеспечение безопасности и на борьбу с загрязнением и направленные на постепенное сокращение ценовых диспропорций, которые прямо или косвенно способствуют перемещению на автомобилях, автомобилизации и «расползанию» городов.

*Цель 7.* Добиться масштабного перехода к использованию более экологически безопасных видов **междугородного пассажирского и грузового транспорта**, включая выбор в пользу качественного автобусного сообщения, внутреннего водного транспорта и скоростных поездов для переездов на дальние расстояния вместо использования личных автомобилей и воздушного пассажирского транспорта, а также в пользу перевозок грузов поездами и баржами, а

не грузовиками и воздушным транспортом, на основе создания вспомогательной инфраструктуры, например сухопутных внутренних портов.

### III. Стратегии по совершенствованию практики перевозок и транспортных технологий

*Цель 8.* Обеспечивать диверсификацию в целях использования более экологически чистых **видов топлива и транспортных технологий**, включая более активное внедрение на рынок таких альтернатив, как электромобили, питающиеся от возобновляемых источников энергии, гибридные технологии и природный газ.

*Цель 9.* Ввести прогрессивные, эффективные и приемлемые с точки зрения затрат **нормы** в отношении качества топлива, топливной экономичности и выброса выхлопных газов для транспорта всех видов, включая новый и находящийся в эксплуатации транспорт.

*Цель 10.* Внедрить эффективные системы испытаний автотранспортных средств и обеспечения соответствия их характеристик установленным требованиям, включая системы формальной регистрации и надлежащие требования в отношении периодических **техосмотров и техобслуживания** автотранспортных средств, прежде всего коммерческих, для обеспечения соблюдения прогрессивных норм, касающихся выбросов и безопасности, в целях постепенного вывода из эксплуатации старых, загрязняющих окружающую среду моделей коммерческих автотранспортных средств, а также систем испытаний судов и обеспечения соответствия их характеристик установленным требованиям.

*Цель 11.* Внедрять по мере необходимости **интеллектуальные транспортные системы**, такие как электронные системы оплаты проезда и дорожных сборов, центры транспортного контроля и информационно-навигационные системы, работающие в реальном масштабе времени.

*Цель 12.* Повышать эффективность **грузовых перевозок**, включая дорожные, железнодорожные, воздушные и водные перевозки, на основе осуществления стратегий, программ и проектов, направленных на модернизацию технологий производства грузовых транспортных средств, внедрение систем контроля за парками транспортных средств и их регулирования и повышение эффективности материально-технического обеспечения и управления цепочками снабжения.

### IV. Межсекторальные стратегии

*Цель 13.* Проводить в жизнь политику «нулевых потерь» при обеспечении **безопасности** на автомобильном, железнодорожном и водном транспорте и осуществлять надлежащие меры по контролю за скоростью движения и стратегии снижения интенсивности движения, обеспечивать соблюдение строгих требований в отношении выдачи водительских удостоверений, регистрации автотранспортных средств и страхования, а также повышать эффективность оказания первой медицинской помощи при авариях в целях существенного уменьшения числа аварий и травм.

*Цель 14.* Обеспечивать контроль за воздействием на **здоровье населения** выбросов выхлопных газов и шума, особенно за распространенностью астмы, других легочных заболеваний и сердечных заболеваний в крупных городах,

оценивать экономические издержки загрязнения воздуха и шумового загрязнения и разрабатывать стратегии уменьшения их отрицательных последствий, уделяя особое внимание уязвимым группам населения, проживающим в районах с интенсивным движением.

*Цель 15.* Разработать отдельно для каждой страны прогрессивные, отвечающие требованиям охраны здоровья, экономически целесообразные и обеспеченные правовыми санкциями нормы **качества воздуха** и допустимого уровня **шума** с учетом руководящих указаний Всемирной организации здравоохранения и обеспечить обязательный мониторинг и представление отчетности с целью сократить число дней, когда уровень выбросов в атмосферу твердых частиц, оксидов азота, оксидов серы, угарного газа и приземного озона превышает установленные на национальном уровне предельные допустимые показатели, и зон, где уровень шума превышает установленные на национальном уровне предельные допустимые показатели, прежде всего в районах с интенсивным движением.

*Цель 16.* Осуществлять долгосрочные инициативы по развитию видов транспорта с низким уровнем выбросов углерода с целью уменьшить воздействие факторов, приводящих к **глобальному изменению климата**, и укрепить **энергетическую безопасность** на национальном уровне, а также представлять кадастры всех выбросов парниковых газов на транспорте в национальных сообщениях в соответствии с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата.

*Цель 17.* Обеспечивать учет принципа социальной **справедливости** в качестве одного из критериев при разработке и осуществлении инициатив в области транспорта в целях повышения качества и безопасности транспортных услуг для всех без исключения, особенно для женщин, обеспечения возможностей для передвижения инвалидов и пожилых людей на улицах и удобного для них доступа к системам общественного транспорта, обеспечения доступности общественного транспорта для малоимущих групп населения, а также оптимизации, модернизации и интеграции переходных видов общественного транспорта.

*Цель 18.* Содействовать применению новаторских механизмов **финансирования** устойчивого развития транспортной инфраструктуры и перевозок на основе осуществления, по мере возможности, таких мер, как взимание налоговых сборов за парковку, стратегии в области установления цен на топливо, введение тарифов на пользование дорогами, автоматически варьирующихся в зависимости от времени суток, различные партнерские механизмы между государственным и частным секторами, такие как привлечение поступлений в государственный бюджет за счет прироста стоимости частной земельной собственности благодаря осуществлению государственных инициатив, включая меры, касающиеся рынка квот на выбросы углерода.

*Цель 19.* Содействовать широкому **распространению информации и повышению осведомленности** об устойчивом развитии транспорта на всех уровнях управления и среди широкой общественности на основе информационно-разъяснительной деятельности, пропагандистских кампаний, своевременного распространения информации о контрольных показателях и процессах, предусматривающих участие широкого круга сторон.

*Цель 20.* Создать специализированные учреждения с соответствующим бюджетом для разработки и осуществления стратегий устойчивого развития транспорта и землепользования, включая проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на экологически безопасное развитие транспорта, и обеспечивать эффективное управление на основе проведения оценок воздействия крупных транспортных проектов на окружающую среду;

*приглашаем* страны на добровольной основе представлять информацию о ходе работы Форума по экологически безопасному транспорту.

## Приложение к Бангкокской декларации на период до 2020 года

### Оценка прогресса в осуществлении Бангкокской декларации на период до 2020 года

В настоящем приложении приводятся примеры показателей прогресса, которые страны могут установить для оценки хода осуществления стратегий в области экологически безопасного развития транспорта. Бангкокская декларация на период до 2020 года является добровольным документом, и соответственно страны могут самостоятельно разработать дополнительные/альтернативные показатели и меры для отслеживания прогресса на национальном уровне.

Приведенный ниже всеобъемлющий перечень показателей призван служить ориентиром для объективной оценки странами эффективности функционирования транспортных систем с точки зрения поставленных целей.

<i>Стратегия</i>	<i>Показатель</i>
<b>Стратегии отказа</b>	<b>Метапоказатель:</b> изменение со временем показателя использования автотранспортных средств, измеряемого в количестве километров пробега на одного человека, в крупных городах и на национальном уровне
<b>Комплексное планирование землепользования и развития транспорта</b>	Число городов в стране, формально разработавших комплексные планы землепользования и развития транспорта Требования о выполнении на местном уровне региональных комплексных планов землепользования и развития транспорта
<b>Многофункциональное использование территорий</b>	Сокращение среднего показателя дальности поездок в расчете на одного пассажира в крупных городах Сокращение среднего показателя дальности перевозки грузов на региональном и национальном уровнях Число объектов, сооруженных в рамках целенаправленных проектов многофункциональной застройки Число проектов в области развития общественного транспорта, направленных на реализацию концепции транзитно-ориентированного проектирования вокруг остановочных пунктов Плотность населения и число трудящихся на один квадратный километр вдоль основных маршрутов общественного транспорта Число маршрутов общественного транспорта, обеспечивающих развитие и увеличение плотности населения Показатель повышения стоимости собственности в районах осуществления проектов по обеспечению качественных услуг общественного транспорта

Стратегия	Показатель
<b>Информационно-коммуникационные технологии (ИКТ)</b>	<p>Число стратегий, направленных на содействие использованию ИКТ в качестве альтернативы поездкам</p> <p>Средняя скорость широкополосного доступа в Интернет</p> <p>Показатель распространения широкополосного доступа среди групп населения с разными уровнями дохода</p> <p>Показатель распространения мобильной телефонной связи в стране</p> <p>Расширение использования конференц-связи в качестве альтернативы деловым поездкам</p> <p>Число стратегий и/или программ, направленных на содействие удаленной работе</p> <p>Оценочный показатель сокращения числа поездок благодаря удаленной работе</p>
<b>Стратегии перехода к более экологически безопасным видам транспорта</b>	<p><b>Метамера:</b> Доля основных видов транспорта в передвижении в крупных городах и на национальном уровне, включая передвижение пассажиров (передвижение пешком, на велосипедах, на автомобилях в качестве водителей, на автомобилях в качестве пассажиров, на мотоциклах в качестве водителей, на мотоциклах в качестве пассажиров, на трехколесных автотранспортных средствах, на трехколесных безмоторных транспортных средствах, на автобусах, мини-автобусах и городском железнодорожном транспорте), междугороднее сообщение (частные автотранспортные средства, автобусное, железнодорожное и водное сообщение) и грузовые перевозки (большегрузным автотранспортом, по железным дорогам, баржами, в мини-фургонах и на безмоторном транспорте)</p>
<b>Немоторизованные способы передвижения</b>	<p>Число городов, в которых осуществляются генеральные планы комплексного развития транспортной системы, предусматривающие развитие немоторизованных способов передвижения</p> <p>Осуществление на национальном и местном уровнях мер по обязательному обеспечению безбордюрных стыков тротуаров с переходами</p> <p>Осуществление на национальном и местном уровнях мер по обеспечению соблюдения требований о минимальной ширине тротуаров и показатели минимальной ширины тротуаров</p> <p>Осуществление на национальном и местном уровнях мер по обязательному оборудованию сигнальных переходов для пешеходов на крупных перекрестках</p> <p>Мониторинг и оценка качества пешеходных объектов и число городов, прошедших проверку на предмет удобства для пешего передвижения</p> <p>Число городов со специально оборудованными велосипедными дорожками</p> <p>Протяженность велосипедных дорожек в километрах</p> <p>Число безопасных мест стоянки велосипедов</p>

Стратегия	Показатель
<b>Общественный транспорт</b>	Число городов, осуществляющих программы общественных велосипедов, и число общественных велосипедов в рамках каждой программы
	Число городов, в которых осуществляются программы совершенствования услуг велорикш
	Число систем общественного транспорта, формально включающих услуги велорикш
	Число городов, участвующих в программе проведения дней отказа от автомобилей
	Число городов со специально отведенными для автобусов-экспресс полосами движения посередине проезжей части (скоростной автобусный транспорт)
	Протяженность отведенных для автобусов полос движения посередине проезжей части (скоростной автобусный транспорт)
	Число городов с системой предоплаты проезда до посадки в автобус и остановочными пунктами экспресс-посадки/высадки на одном уровне с полом автобуса
	Число городов, в которых внедрена система электронной оплаты проезда на общественном транспорте
	Число городов с единой системой оплаты проезда на всех видах общественного транспорта
	Число городов с надземным или подземным метро
	Протяженность путей метро в километрах
<b>Меры по регулированию спроса на перевозки</b>	Число городов и районов, использующих систему платного въезда на перегруженные участки дорог в центре городов
	Число городов или районов, использующих систему платных автострад
	Число городов, использующих систему налоговых сборов за парковку автотранспорта; такой сбор представляет собой фиксированный поземельный налог, взимаемый за каждое парковочное место не по месту проживания независимо от фактического использования соответствующего парковочного места
	Число городов, где осуществляются программы регулирования стоянок автотранспорта
	Показатель повышения сборов за топливо
	Число городов и районов, где принимаются меры по поощрению отказа от владения личным автотранспортом и/или пользования им
	Размер сборов за пользование автотранспортом или налогов на него

<i>Стратегия</i>	<i>Показатель</i>
<b>Междугороднее пассажирское и грузовое сообщение</b>	Увеличение доли качественных автобусных перевозок в междугороднем сообщении
	Увеличение доли обычных поездов в междугороднем сообщении
	Увеличение доли скоростных поездов в междугороднем сообщении
	Протяженность скоростных междугородних железнодорожных путей в километрах
	Протяженность грузовых железнодорожных путей в километрах
<b>Стратегии оптимизации</b>	Число сухих внутренних портов
	<b>Метамера:</b> показатели топливной эффективности парка пассажирских и грузовых транспортных средств
<b>Более экологически безопасные виды топлива и технологии</b>	Доля на рынке альтернативных видов топлива, использующихся для дорожных перевозок, включая электричество из возобновляемых источников, природный газ и биотопливо, получаемое на основе неистощительных методов хозяйствования без сокращения посевных площадей, использующихся под продовольственные культуры
	Доля на рынке электромобилей, гибридных автотранспортных средств и автотранспортных средств на топливных элементах
<b>Нормы</b>	Действующие нормы качества топлива и сроки перехода на нормы качества топлива EURO IV (или аналогичные стандарты)
	Действующие нормы выбросов для транспорта всех категорий
	Действующие нормы топливной эффективности для транспорта всех категорий
<b>Техосмотр и техобслуживание</b>	Требования в отношении проверок коммерческого транспорта, включая периодичность проверок, допустимые уровни выбросов, необходимые защитные характеристики и число списываемых единиц транспорта
	Число городов, проводящих точечные проверки уровня выбросов на дорогах
	Вид обязательного страхования транспорта согласно национальным и местным законам
	Число лиц, сдающих экзамены по вождению, и доля сдавших/не сдавших
<b>Интеллектуальные транспортные системы</b>	Число единиц общественного транспорта, оснащенных технологией автоматического отслеживания передвижения, на один город
	Число остановочных пунктов и единиц общественного транспорта, оснащенных табло с информацией в реальном масштабе времени
	Число городов, в которых имеются диспетчерские центры, ответственные за принятие мер в случае дорожно-транспортных происшествий и управление парком общественного транспорта

<i>Стратегия</i>	<i>Показатель</i>
<b>Грузовые перевозки</b>	<p>Количественные показатели повышения топливной эффективности грузового транспорта</p> <p>Количественные показатели изменений в используемых видах грузового транспорта</p> <p>Количественные показатели повышения эффективности перевозок благодаря использованию сетей транспорта</p>
<b>Межотраслевые стратегии</b>	
<b>Безопасность</b>	<p>Уменьшение числа несчастных случаев на транспорте</p> <p>Уменьшение числа травм и летальных исходов в результате несчастных случаев на транспорте</p> <p>Осуществление стратегии «нулевых потерь»</p>
<b>Здоровье населения</b>	<p>Распространенность заболеваний, связанных с выбросом выхлопных газов, включая астму, другие легочные заболевания, сердечные заболевания, инсульт и грипп</p> <p>Уменьшение числа дней, когда не рекомендуется подолгу находиться вне помещений по причине повышенной концентрации вредных для здоровья веществ в воздухе</p> <p>Число городов, где введен запрет на курение в общественных местах, включая систему общественного транспорта</p>
<b>Загрязнение воздуха и шумовое воздействие</b>	<p>Число городов, где ведется мониторинг качества окружающего воздуха, включая показатели концентрации твердых частиц (ТЧ 10 и ТЧ 2.5), оксидов азота (NO<sub>x</sub>), оксидов серы (SO<sub>x</sub>), угарного газа (CO) и приземного озона, прежде всего в районах интенсивного движения и портах</p> <p>Показатели концентрации в воздухе твердых частиц (ТЧ 10 и ТЧ 2.5), оксидов азота (NO<sub>x</sub>), оксидов серы (SO<sub>x</sub>), угарного газа (CO) и приземного озона во всех крупных городах</p> <p>Число дней, когда уровень концентрации в воздухе основных загрязняющих веществ не превышает предельно допустимые показатели, установленные на национальном уровне в соответствии с рекомендациями Всемирной организации здравоохранения, в каждом из крупных городов</p> <p>Число городов, где осуществляются формальные программы мониторинга уровня шумового воздействия</p> <p>Число городов, где проводятся точечные проверки уровня шума, производимого транспортными средствами</p> <p>Число городов, где введены ограничения на уровень шума в зависимости от времени суток и осуществляются программы снижения уровня шума</p>

Стратегия	Показатель
<b>Изменение климата и энергетическая безопасность</b>	<p>Распространяются ли принимаемые на национальном уровне меры по борьбе с изменением климата на транспортный сектор, и, если да, то на какие именно виды транспорта</p> <p>Число проектов ГЭФ в области транспорта, осуществляемых в стране</p> <p>Объем импортируемой в страну нефти</p>
<b>Социальная справедливость</b>	<p>Число и характер принимаемых на общественном транспорте мер безопасности</p> <p>Интервалы движения общественного транспорта вне часов пик</p> <p>Число единиц и остановочных пунктов общественного транспорта с беспрепятственным доступом для пассажиров в инвалидных колясках и родителей с детскими колясками</p> <p>Число остановочных пунктов общественного транспорта и протяженность в километрах тротуаров с тактильными плитками для слабовидящих и слепых</p> <p>Протяженность в километрах усовершенствованных тротуаров с беспрепятственным доступом для лиц в инвалидных колясках</p> <p>Относительная доступность услуг общественного транспорта для малоимущих групп населения</p> <p>Рабочие места, созданные благодаря осуществлению проектов в области экологически безопасного развития транспорта, и наличие возможностей для соответствующей профессиональной подготовки</p>
<b>Финансирование и экономические аспекты</b>	<p>Число заявок на зачетные единицы сокращения объема выбросов парниковых газов</p> <p>Общая сумма поступлений, полученных благодаря зачетным единицам сокращения объема выбросов парниковых газов</p> <p>Общая сумма поступлений, полученных благодаря механизмам платного въезда на перегруженные участки дорог в городах</p> <p>Общая сумма поступлений от дорожных сборов</p> <p>Общая сумма поступлений от налогов на парковку автотранспортных средств</p> <p>Число совместных партнерских инициатив государственного и частного секторов</p> <p>Общая сумма поступлений, полученных за счет прироста стоимости частной земельной собственности благодаря осуществлению государственных инициатив</p> <p>Число транспортных проектов, в отношении которых был проведен анализ эффективности затрат, включая прямое, косвенное и кумулятивное воздействие</p> <p>Результаты анализа транспортных проектов на предмет эффективности затрат</p>

<i>Стратегия</i>	<i>Показатель</i>
<b>Информационно-разъяснительная работа</b>	<p>Число публикаций, посвященных вопросам экологически безопасного развития транспорта</p> <p>Число информационно-пропагандистских мероприятий по вопросам экологически безопасного развития транспорта</p>
<b>Учрежденческая структура и управление</b>	<p>Число сотрудников, занимающихся вопросами экологически безопасного развития транспорта, в министерствах транспорта, охраны окружающей среды и здравоохранения</p> <p>Сумма ассигнований из национального бюджета на цели экологически безопасного развития транспорта</p> <p>Кадровые и финансовые ресурсы, выделяемые для решения задач экологически безопасного развития транспорта на региональном и местном уровнях</p> <p>Наличие на уровне национального правительства подразделения, занимающегося вопросами немоторизованного движения, и число городов, где имеются органы местного управления, занимающиеся вопросами немоторизованного движения, в целях поощрения передвижения пешком</p> <p>Структура национальных, региональных и местных организаций, занимающихся вопросами экологически чистого развития транспорта, и связи между ними, включая взаимодействие с гражданским обществом и частным сектором</p> <p>Экологические экспертизы для оценки воздействия инициатив по развитию транспортной инфраструктуры, проводящиеся до получения разрешения</p>