

Евсеева А. И.

## Эволюция концепции устойчивой мобильности

Евсеева Анастасия Игоревна — аспирант, факультет государственного управления, МГУ имени М.В. Ломоносова, Москва, РФ.

E-mail: [nastasiya.evseeva@gmail.com](mailto:nastasiya.evseeva@gmail.com)

SPIN-код РИНЦ: [3235-2592](https://elibrary.ru/3235-2592)

### Аннотация

В статье рассматриваются предпосылки изменения курса автомобилецентричного транспортного планирования, свойственного развитым странам в XX веке, в сторону более устойчивых форм транспортного развития и описывается возникшая в связи с этим концепция устойчивой мобильности. На основе анализа основных наднациональных документов, регулирующих межстрановое сотрудничество по реализации данной концепции, предлагается авторское определение понятия «устойчивая мобильность», раскрывается его сущность и содержание. Представлен перечень основных направлений работы по реализации концепции устойчивой мобильности на практике в целях снижения негативных последствий транспортной деятельности, включающих климатические изменения, высокий уровень смертности и травматизма в результате ДТП и атмосферные загрязнения, которые в XXI веке приобрели глобальный характер.

### Ключевые слова

Устойчивая мобильность, устойчивое развитие транспорта, городской транспорт.

### Введение

*«Транспорт - это не цель, а средство, позволяющее людям получить доступ к тому, что им нужно: к рабочим местам, рынкам и товарам, социальному взаимодействию, образованию и целому ряду других услуг, способствующих здоровой и полноценной жизни».*

*Из доклада Консультативной группы  
Генерального секретаря ООН  
по устойчивому транспорту<sup>1</sup>*

До конца 1970-х годов основной задачей специалистов по транспортному планированию в развитых странах было обеспечение спроса на автомобильные перемещения<sup>2</sup>. Транспортное планирование того времени характеризовалось: (1) акцентом на автомобильном транспорте, (2) приоритетным развитием частного, а не общественного транспорта, (3) ограниченными условиями для поддержки немоторизованного транспорта и (4) ярко выраженным разделением процессов

<sup>1</sup> Mobilizing Sustainable Transport for Development (Full report) / Sustainable Development Knowledge Platform by United Nations [Электронный ресурс] 2016. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletransport/highleveladvisorygroup> (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>2</sup> Jones P. Influence on Paradigms on Problem Framing and the Nature of Uncertainty / Helsinki Summer School in Transportation. Reason-Building for Decision-Making in the Transport Sector. Executive Course, June 2010. Espoo: Aalto University. School of Science and Technology, 2010.

городского и транспортного планирования<sup>3</sup>. Ярким современным примером автомобилецентричного подхода к транспортному планированию является Лос-Анджелес, где добраться из одной части города в другую без автомобиля — трудная задача.

Рост автомобильных поездок в городах по всему миру привел к закономерному проявлению негативных экстерналий, таких как дорожно-транспортные происшествия, климатические изменения, атмосферные и шумовые загрязнения, дорожные заторы, неэффективное использование пространства и малоактивный образ жизни<sup>4</sup>. Череда исторических событий, таких как нефтяной кризис 1973 года, в результате которого тысячи автомобилей были брошены на улицах американских городов из-за резкого роста цен на топливо, сделали эти негативные эффекты очевидными для широкой общественности и тем самым обострили обеспокоенность по поводу роста автомобильной зависимости и уязвимости автомобилецентричного подхода к транспортному планированию. При этом оставалось очевидным, что мобильность является необходимым условием экономического развития и высокого качества жизни<sup>5</sup>.

Изучение возможностей по такому развитию транспорта, которое бы не только сокращало воздействие на окружающую среду, но и способствовало росту качества жизни, обусловило смещение фокуса транспортной политики с повышения индивидуальной мобильности на создание сбалансированных и справедливых социотехнических транспортных систем, способных к долгосрочному, неразрушающему развитию<sup>6</sup>. Вместе эти факторы послужили переосознанию роли транспорта в решении социальных и экологических проблем и поставили вопрос:

---

<sup>3</sup> *Silva A.N., Costa M.S. and Macedo.* Multiple views of sustainable urban mobility: The case of Brazil // *Transport Policy*. 2008. № 15. P. 350–360.

<sup>4</sup> *Whitelegg J., Haq G.* The Global Transport Problem: Same Issues but a Different Place // *World Transport: Policy and Practise*. London: Routledge, 2003. P. 3–25; *Verhoef E.* External effects and social costs of road transport // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 1994. Vol. 28. № 4. P. 273–287; *May A.D.* Urban Transport and Sustainability: The Key Challenges // *International Journal of Sustainable Transportation*. 2013. № 7:3. P. 170–185; *Баринова Л.Д., Забалканская Л.Э.* Негативные последствия транспортной деятельности в мегаполисе // *Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук*. 2017. № 5–1. С. 32–35.

<sup>5</sup> *Gerike R., Hülsmann F., Roller K.* Strategies for Sustainable Mobilities: Opportunities and Challenges. Farnham, U.K. and Burlington, Vermont: Ashgate Publishing, 2013.

<sup>6</sup> *Tuominena A., Kannerla H., Linkamab E.A* Paradigm Shift in European Transport and Urban Planning — Fact or Fable? // *Procedia — Social and Behavioral Sciences*. 2012. № 48. P. 1415–1423.

*Как обеспечить адекватный доступ людей к местам и объектам и потребности экономики в перемещении товаров при снижении негативных последствий транспортной активности?*

В ответ сформировалась новая идеология транспортного развития, получившая название «концепция устойчивой мобильности» (от англ. sustainable mobility) или «концепция устойчивого развития транспорта», которые в данной статье употребляются как синонимы<sup>7</sup>. Направленная на решение комплексных социальных, экологических и экономических проблем, связанных с развитием транспорта, новая концепция ставит во главу угла продолжительное повышение качества жизни ныне живущих и будущих поколений людей<sup>8</sup>. В данной статье мы рассмотрим содержание и эволюцию концепции устойчивой мобильности, а также перечислим ключевые направления работы по ее реализации на практике.

### ***Истоки концепции устойчивой мобильности***

Термин «устойчивая мобильность» возник в связи с развитием концепции устойчивого развития, которая является содержательным звеном общемировой повестки XXI века. Эта концепция направлена на «искоренение нищеты во всех ее формах, борьбу с неравенством и решение проблем, связанных с изменением климата, и обеспечения того, чтобы никто не был забыт»<sup>9</sup>. Важнейшую роль в переходе к устойчивому развитию играет Организация объединенных наций (ООН). Разрабатывая основополагающие документы и проводя международные конференции, ООН координирует усилия стран по достижению 17 глобальных целей устойчивого развития (ЦУР)<sup>10</sup>. Обязательства по достижению этих целей к 2030 году взяли на себя лидеры 193 стран на Саммите ООН в 2015 году<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup> Commission of the European communities. Green Paper on the Impact of Transport on the Environment. A Community Strategy for "Sustainable Mobility". 1992. COM\_1992\_0046\_FIN / EU Publications [Электронный ресурс] URL: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/98dc7e2c-6a66-483a-875e-87648c1d75c8/language-en> (дата обращения: 21.05.2018)

<sup>8</sup> Environmentally Sustainable Transport — Futures, Strategies and Best Practices; Synthesis report presented on occasion of the OECD Conference on EST, 4–6 October 2000, Vienna. Paris: OECD Press, 2000.

<sup>9</sup> Повестка в области устойчивого развития / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2016. URL: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/about/development-agenda/> (дата обращения: 16.10.2017).

<sup>10</sup> Повестка дня на XXI век / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2015. URL: [http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/CONF.151/26/REV.1\(VOL.I\)](http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/CONF.151/26/REV.1(VOL.I)) (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>11</sup> Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2015. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/285/75/PDF/N1528575.pdf?OpenElement> (дата обращения: 21.05.2018).

Предпосылкой к разработке концепции устойчивого развития стала растущая обеспокоенность по поводу климатических изменений и негативного антропогенного влияния на окружающую среду вследствие стремительных темпов роста населения и глобальной урбанизации. В соответствии с докладом Всемирной комиссии по вопросам окружающей среды и развития «Наше общее будущее», известном также как Брундтландский отчет, устойчивое развитие — это «такое развитие, которое удовлетворяет потребности настоящего времени, но которое не ставит под угрозу способность будущих поколений удовлетворять свои собственные потребности»<sup>12</sup>. Включая в себя 2 основных понятия: понятие «потребностей» (в частности потребностей, необходимых для существования бедных людей на свете, которые должны быть предметом первостепенного приоритета) и понятие «ограничений» (возлагаемых состоянием технологии и организацией общества на способность окружающей среды удовлетворять нынешние и будущие потребности), **устойчивое развитие подразумевает постановку и достижение целей в трех основных сферах жизни — экономической, социальной и экологической.**

Таким образом, в наиболее ёмком виде концепция устойчивого развития подразумевает усилия по достижению сбалансированного подхода к социально-экономическому прогрессу, основанному на глубоком понимании и уважении к экологической системе<sup>13</sup>. Важно отметить, что «центральное место в стремлении к устойчивому развитию занимает человек».<sup>14</sup> Поэтому экономическое развитие, социальный и культурный прогресс и охрана окружающей среды должны реализовываться «при полном уважении всех прав человека и основных свобод, включая право на развитие»<sup>15</sup>.

---

<sup>12</sup> Доклад Всемирной комиссии по вопросам окружающей среды и развития «Наше общее будущее» / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 1987. URL: <http://www.un.org/ru/ga/pdf/brundtland.pdf> (дата обращения: 16.10.2017).

<sup>13</sup> Raworth K.A. Just and Safe Operating Space for Humanity. Oxfam Discussion Papers. Oxford: Oxfam International, 2012. P. 26. URL: <https://www.oxfam.org/sites/www.oxfam.org/files/dp-a-safe-and-just-space-for-humanity-130212-en.pdf> (дата обращения: 16.10.2017).

<sup>14</sup> Доклад конференции организации объединенных наций по населенным пунктам (Хабитат II) / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 1996. URL: <http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/CONF.165/14> (дата обращения: 16.10.2017)

<sup>15</sup> Там же.



Рисунок 1. Модель устойчивого развития

### Эволюция концепции устойчивой мобильности

Таким образом, концепция устойчивой мобильности является одним из элементов устойчивого развития. Поскольку термин «устойчивая мобильность» часто употребляется «абстрактно, без четкого определения и в различном контексте, как в политических дебатах, так и в научной литературе»<sup>16</sup>, рассмотрим хронологию его развития и на ее основе сформулируем его определение:

- 1987** Впервые необходимость новой политики в области транспорта была обозначена в докладе Всемирной комиссии по окружающей среде и развитию (WCED) под названием «Наше общее будущее». Доклад выделяет экологические аспекты устойчивого развития. Основной посыл документа заключается в том, что правительства должны «установить и контролировать задачи в области качества воздуха, допустимые атмосферные нагрузки и соответствующие критерии или нормы выбросов в атмосферу» (ООН, 1987)<sup>17</sup>. В области транспорта это предполагает сокращение объемов сжигания ископаемых топлив, которое является главной причиной загрязнения в городских районах.
- 1992** Первое упоминание о негативных *социальных и экономических* транспортных эффектах встречается в Рио-де-Жанейрской Декларации по окружающей среде и развитию «Повестка XXI века», принятой ООН на Саммите Земли и

<sup>16</sup> Gerike R., Koszowski C. Sustainable Urban Transportation // Encyclopedia of Sustainable Technologies. New York: Elsevier, 2017. P. 379–391.

<sup>17</sup> Доклад Всемирной комиссии по вопросам окружающей среды и развития «Наше общее будущее» / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 1987. URL: <http://www.un.org/ru/ga/pdf/brundtland.pdf> (дата обращения: 16.10.2017).

подписанной лидерами 179 государств, включая Россию<sup>18</sup>. На этой Конференции международное сообщество согласовало основы для устойчивого развития населенных пунктов. В Декларации провозглашаются глобальные цели устойчивого развития, которые, в частности, подразумевают создание эффективных и экологически безопасных транспортных систем во всех странах. Социальные и экономические аспекты концепции устойчивой мобильности включают:

- минимизацию дорожно-транспортных происшествий;
- сокращение дорожных заторов;
- снижение рисков для здоровья вследствие атмосферных и шумовых загрязнений.

Конференция в Рио-де-Жанейро положила начало активному межгосударственному сотрудничеству. Абстрактность заявленных целей, недостаток понимания способов их достижения и отсутствие методик оценки прогресса стали стимулом для обмена опытом между государствами, городами, местными сообществами, профильным бизнесом и учеными в целях поиска эффективных стратегий устойчивого развития транспорта.

**1996** В 1978 году Организацией объединенных наций была основана программа по устойчивому развитию населенных пунктов ООН-Хабитат. ООН-Хабитат является ключевым органом в системе ООН по обеспечению международного сотрудничества в области устойчивого городского развития. Важно отметить, что Россия является одним из членов Совета Управляющих данной Программы<sup>19</sup>. В 1996 году в Стамбуле состоялась вторая конференция по населенным пунктам Хабитат II, на которой были приняты «Повестка дня Хабитат»<sup>20</sup>. Подчеркнув ключевую роль городов в достижении целей устойчивого развития, Повестка дня обозначила стратегические направления работы до 2020 года в целях улучшения среды

---

<sup>18</sup> Доклад Всемирной комиссии по вопросам окружающей среды и развития «Повестка дня на XXI век» / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 1992. URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/agenda21.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/agenda21.shtml) (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>19</sup> Центр ООН по населенным пунктам (Хабитат) / Официальный сайт Министерства иностранных дел РФ. [Электронный ресурс] 2011. URL: [http://www.mid.ru/centr-oon-po-naseleennyim-punktam-habitat/-/asset\\_publisher/JR6aXXucvq2M/content/id/191114](http://www.mid.ru/centr-oon-po-naseleennyim-punktam-habitat/-/asset_publisher/JR6aXXucvq2M/content/id/191114) (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>20</sup> Доклад конференции организации объединенных наций по населенным пунктам (Хабитат II) / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 1996. URL: <http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/CONF.165/14> (дата обращения: 16.10.2017)

жизнедеятельности в населенных пунктах в условиях урбанизирующегося мира. В области транспорта подчеркивается необходимость концептуально нового подхода к городскому планированию, которое снижало бы потребность в транспорте, и при этом облегчало бы доступ к работе, товарам, услугам и бытовым удобствам за счет внедрения новых моделей пространственного развития. Сами же транспортные системы должны отвечать принципам эффективности, экологической безопасности, доступности и энергосбережения. В дополнение к этому бремя возмещения расходов в связи с загрязнением окружающей среды должно быть возложено на источник загрязнения. Таким образом, концепция устойчивой мобильности вызывает к созданию новой экономической модели транспортного развития, которая основана на (1) инновационных подходах городского планирования, с одной стороны, и (2) формировании паттернов ответственного потребления — с другой.

- 1997** Следующей вехой в развитии концепции устойчивого транспортного развития стало подписание Киотского протокола, который впервые наложил на страны юридические обязательства по сокращению парниковых выбросов. Россия ратифицировала Киотский протокол, обязуясь сохранить среднегодовые выбросы в 2008–2012 годах на уровне 1990 года<sup>21</sup>. Основные задачи в области транспорта в рамках данных обязательств были связаны с повышением эффективности использования энергии, в частности с сокращением сжигания топлива.
- 2000** Одним из наиболее значимых документов в области устойчивого развития стала «Декларация тысячелетия ООН»<sup>22</sup>, принятая 193 государствами-членами на Саммит в Нью-Йорке. Декларация закрепила 8 глобальных целей развития, которые должны быть достигнуты к 2015 году благодаря совместным усилиям стран и международных организаций.
- 2000** Проект «Environmentally Sustainable Transport» (EST), инициированный международной Организацией экономического сотрудничества и развития

---

<sup>21</sup> Киотский протокол к рамочной конвенции организации объединенных наций об изменении климата / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 1998. URL: <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kprus.pdf> (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>22</sup> United Nations Millennium Declaration / United Nations (UN). [Электронный ресурс] 2000. URL: <http://www.un.org/millennium/declaration/ares552e.pdf> (accessed: 21.05.2018).

(ОЭСР)<sup>23</sup>, проводит конференцию под названием «Экологически устойчивый транспорт: будущее, стратегии и лучшие практики». На ней рабочая группа из представителей транспортного сектора стран-участниц разработала Руководство по созданию экологически устойчивых транспортных систем «Est!»<sup>24</sup>. Согласно документу, *устойчивая* транспортная система отвечает 4 требованиям, а именно:

1. Предоставляет безопасный, экономически жизнеспособный и социально приемлемый доступ к людям, местам, товарам и услугам;
2. Отвечает общепринятым стандартам в области здравоохранения и экологии (напр., установленные Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ));
3. Не допускает превышения критических значений в нагрузке на экологические системы и нарушения их целостности;
4. Не усугубляет неблагоприятные глобальные изменения, такие как изменения климата, истощение озонового слоя атмосферы и рост атмосферных загрязнений.

**2001** Спустя 5 лет после провозглашения «Повестки дня Хабитат» в Нью-Йорке состоялась 25-я специальная сессия Генеральной Ассамблеи ООН «Стамбул + 5», посвященная оценке ее реализации и обмену опытом между странами. В ходе сессии странами-членами ООН была принята «Декларация по городам и другим населенным пунктам в новом тысячелетии»<sup>25</sup>, подтверждающая установленные ранее цели по устойчивому городскому развитию.

**2002** Через 10 лет после заключения глобальной рамочной Конвенции в Рио-де-Жанейро в 1992 году в Йоханнесбурге состоялся всемирный саммит ООН по устойчивому развитию «Рио + 10». Саммит проходил на высшем уровне: в

---

<sup>23</sup> Environmental Criteria for Sustainable Transport / Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) [Электронный ресурс] URL: <http://www.oecd.org/env/greening-transport/environmentalcriteriaforsustainabletransport.htm> (дата обращения: 16.10.2017).

<sup>24</sup> Guidelines for Environmentally Sustainable Transport (EST) / Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) [Электронный ресурс] 2000. URL: [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ENV/EPOC/WPNEP/T\(2001\)8/FINAL&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ENV/EPOC/WPNEP/T(2001)8/FINAL&docLanguage=En) (дата обращения: 16.10.2017).

<sup>25</sup> Организация Объединенных Наций (ООН). Декларация о городах и других населенных пунктах в новом тысячелетии. 2001. URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/declarations/habitatdec.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/habitatdec.shtml) (дата обращения: 21.05.2018).



состав участников входили 104 президента и премьер-министра государств-членов ООН, а также руководители более 200 транснациональных корпораций. На встрече был признан недостаточный прогресс в достижении провозглашенных ранее целей и отмечена неспособность одной только власти решить глобальные экологические проблемы. Результатом Саммита стало принятие Йоханнесбургской декларации по устойчивому развитию<sup>26</sup> и согласование Плана дальнейших действий, взывающего к более активному партнерству всех сторон, включая органы власти, частный сектор, некоммерческие организации, ученых и местные общины, в решении общих проблем<sup>27</sup>.

**2008** В рамках Программы ООН по окружающей среде опубликован масштабный доклад «Глобальный «зеленый» новый курс»<sup>28</sup>, который предлагает программные меры по построению экономики устойчивого развития за счет инвестиций, планирующихся на восстановление экономики после финансового кризиса 2008 года. Ссылаясь на подсчеты профессора Эдварда Барбье<sup>29</sup>, в которых «аргументировано доказывается, что инвестиции в размере 1 % от мирового ВВП на протяжении последующих двух лет приведут к созданию критической массы «зеленой» инфраструктуры, достаточной для заложения целостного фундамента «зеленой» экономики в мировом масштабе», Доклад предлагает комплекс мер фискального и финансового стимулирования перехода к «зеленой» экономике. При этом инвестиции в устойчивые транспортные средства являются одним из трех основных направлений предложенного фискального стимулирования на 2009-10 гг.

**2012** Следующая международная Конференция ООН по устойчивому развитию «Рио + 20» состоялась в Рио-де-Жанейро через 20 лет после исторического Саммита Земли 1992 года. Ее результаты были закреплены в Резолюции

---

<sup>26</sup> Johannesburg Declaration on Sustainable Development / United Nations (UN). [Электронный ресурс] 2002. URL: <http://www.un-documents.net/jburgdec.htm> (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>27</sup> World Summit on Sustainable Development (WSSD), Johannesburg Summit / Sustainable Development Knowledge Platform by United Nations [Электронный ресурс] 2002. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/wssd> (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>28</sup> Доклад «Глобальный зеленый новый курс» / Программа ООН по окружающей среде (UNEP) [Электронный ресурс] 2009 URL: [http://greenlogic.by/content/files/GREENTRANSPORT/UNEP90\\_RUS.pdf](http://greenlogic.by/content/files/GREENTRANSPORT/UNEP90_RUS.pdf) (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>29</sup> *Barbier E.B.* A Global Green New Deal. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

«Будущее, которого мы хотим».<sup>30</sup> Одним из наиболее значительных итогов встречи стало решение о создании рабочей группы для разработки новых целей устойчивого развития, призванные сменить Цели развития тысячелетия (ЦРТ), провозглашенные ООН в 2000 году.

**2014** В Перу проходит международный Саммит ООН по проблеме изменения климата. В результате ООН публикует «Лимский призыв к действиям по борьбе с изменением климата»<sup>31</sup>, в рамках которого Россия берет на себя обязательства по сокращению выбросов CO<sub>2</sub> на 25–30% по сравнению с уровнем 1990 года<sup>32</sup>.

**2015** Новые Цели устойчивого развития (ЦУР) были приняты на Саммите ООН по устойчивому развитию, который прошел в Нью-Йорке при участии более 150 глав государств. Официальный документ саммита «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года», согласованный с лидерами 193 государств<sup>33</sup>, содержит 17 целей и 169 задач. Принятый документ был провозглашен глобальной повесткой XXI века, которая предусматривает принятие мер всеми странами вне зависимости от уровня дохода и положения на мировой арене. Задачи в области мобильности отражены в третьей, седьмой, девятой и одиннадцатой ЦУР:

- Цель 3: Обеспечение здорового образа жизни и содействие благополучию для всех в любом возрасте.
- Цель 7: Обеспечение доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех
- Цель 9: Создание стойкой инфраструктуры, содействие всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям.
- Цель 11: Обеспечение открытости, безопасности, жизнестойкости

---

<sup>30</sup> The Future We Want / Sustainable Development Knowledge Platform by United Nations [Электронный ресурс] 2011. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?menu=1298> (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>31</sup> Доклад Конференции Сторон о работе ее двадцатой сессии, состоявшейся в Лиме с 1 по 14 декабря 2014 года / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2014. URL: <http://unfccc.int/resource/docs/2014/cop20/rus/10a01r.pdf> (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>32</sup> INDCs as communicated by Parties / INDC website [Электронный ресурс] URL: <http://www4.unfccc.int/submissions/INDC/Submission%20Pages/submissions.aspx> (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>33</sup> Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2015. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/285/75/PDF/N1528575.pdf?OpenElement> (дата обращения: 21.05.2018).

и экологической устойчивости городов и населенных пунктов.

- 2015**– В рамках Рамочной конвенции ООН об изменении климата взамен истекшего
- 2016** Киотского протокола было подписано Парижское соглашение. Целью документа является удержать рост глобальной средней температуры «намного ниже 2°C сверх доиндустриальных уровней и приложить усилия для ограничения роста температуры до 1,5°C»<sup>34</sup>. Россия также подписала, но, по состоянию на 2018 год, не ратифицировала данное соглашение. Для достижения поставленных целей от стран необходимы решительные действия по сокращению выбросов CO<sub>2</sub> от промышленной деятельности, энергетики, транспорта, сельского хозяйства и переработки отходов.
- 2016** В рамках Конференции ООН по жилью и городскому развитию (Хабитат III) была одобрена «Новая программа развития городов».<sup>35</sup> В ней еще раз подчеркивается значимость создания справедливых, доступных, экологически безопасных, интегрированных и эффективных транспортных систем для обеспечения гармоничного и устойчивого развития городов.

***Определение и содержание понятия «устойчивая мобильность»***

Будучи частью идеологии устойчивого развития, концепция устойчивой мобильности ставит во главу угла **потребности людей и долгосрочные общественные интересы**. Основные направления устойчивой мобильности также согласуются с тремя векторами устойчивого развития. Четвертым важным направлением концепции становятся технологии партисипативного управления, которые позволяют учитывать интересы ключевых стейкхолдеров и местного населения за счет привлечения их к процессу транспортного планирования<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> Парижское соглашение / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2015. URL: [https://unfccc.int/files/meetings/paris\\_nov\\_2015/application/pdf/paris\\_agreement\\_russian\\_.pdf](https://unfccc.int/files/meetings/paris_nov_2015/application/pdf/paris_agreement_russian_.pdf) (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>35</sup> Новая программа развития городов / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2016. URL: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/New-Urban-Agenda-GA-Adopted-68th-Plenary-N1646659-R.pdf> (дата обращения: 21.05.2018).

<sup>36</sup> Sustainable Transport Evaluation: Developing Practical Tools for Evaluation in the Context of the CSD Process / United Nations Department of Economic and Social Affairs. [Электронный ресурс] 2011. URL: [http://www.un.org/esa/dsd/resources/res\\_pdfs/csd-19/Background%20Paper%2010%20-%20transport.pdf](http://www.un.org/esa/dsd/resources/res_pdfs/csd-19/Background%20Paper%2010%20-%20transport.pdf) (дата обращения: 21.05.2018).

**Таблица 1. Векторы устойчивого развития и направления устойчивой мобильности**

<b>Векторы устойчивого развития</b>	<b>Направления устойчивой мобильности</b>
1. Социальный прогресс	Равный, справедливый и безопасный доступ людей к местам, объектам и другим людям; стремление к нулевой смертности в ДТП.
2. Экономический рост	Своевременная транспортировка грузов; сокращение временных потерь в результате заторов; оптимизация использования пространства.
3. Сохранение окружающей среды	Стремление к экологической нейтральности транспорта; сокращение воздействия на здоровье людей, животных, растений в целях сохранения биоразнообразия.

Таким образом, устойчивая мобильность — это такое развитие транспортных систем, которое способствует продолжительному социально-экономическому росту, (1) обеспечивая адекватный, безопасный, равный и справедливый доступ людей к местам, объектам, товарам, услугам и другим людям; (2) обеспечивая потребности экономики в своевременной транспортировке грузов и (3) гарантируя сокращение негативного влияния транспортной деятельности на состояние окружающей среды и здоровье людей за счет (4) вовлечения в процесс транспортного планирования ключевых стейкхолдеров и местных жителей.

Концепция устойчивой мобильности развивалась посредством многостороннего диалога международного сообщества и представителей различных социальных групп: политиков, специалистов по городскому развитию и транспортному планированию, ученых, бизнесменов и местных жителей. За тридцать лет практического опыта и научных исканий был выделен набор универсальных действий, критически важных для обеспечения устойчивого транспортного развития. Основные из них содержатся в ключевых документах, рассмотренных выше, включая «Повестку XXI века» (1992 г.), «Повестку дня Хабитат» (1996 г.), доклад «Глобальный «зеленый» новый курс» (2008 г.), Резолюцию «Будущее, которого мы хотим» (2012 г.), Резолюцию «Преобразование нашего мира», Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» (2015 г.), «Новую программу развития городов» (2016 г.) и др. Это такие действия, как:

- 1) Интеграция градостроительного и транспортного планирования с целью создания таких моделей землепользования, которые сократят спрос на транспортные услуги.
- 2) Развитие доступного для всех общественного транспорта для обеспечения равного доступа к городским сервисам и междугородним связям.
- 3) Поощрение использования немоторизованных транспортных средств за счет создания сети безопасных велосипедных дорожек и пешеходных зон в городских и пригородных центрах, где это целесообразно.
- 4) Интеграция общественного транспорта и инфраструктуры немоторизованных средств передвижения в единую удобную для пользователей систему.
- 5) Действия (1) по снижению использования личных автомобилей, особенно для ежедневных поездок на короткие расстояния и (2) поощрению использования общественного транспорта.
- 6) Привлечение к процессам транспортного планирования всех заинтересованных сторон, включая местных жителей, представителей бизнеса, некоммерческого сектора и академического сообщества.
- 7) Обеспечение инклюзивности транспортных систем, что означает доступность транспорта для всех, включая инвалидов и социально уязвимых слоев населения.
- 8) Проведение коммуникационных кампаний, направленных на формирование у населения моделей ответственного потребления.
- 9) Поощрение разработки и использования более экологичных видов топлива и электрифицированного транспорта, а также исследований в области разработки энергосберегающих технологий.
- 10) Повышение безопасности транспортных систем, включая сокращение дорожно-транспортных происшествий и снижение негативного влияния транспорта на здоровье людей.
- 11) Принятие и совершенствование экологических законов, а также установление транспортных экологических стандартов в целях контроля над выбросами вредных веществ.
- 12) Поддержка профильных научных исследований, внедрение научно-технических инноваций.

### **Заключение**

Реализация концепции устойчивой мобильности на практике открывает новые возможности по снижению нежелательных последствий транспортной деятельности, включая климатические изменения, высокий уровень смертности и травматизма в результате ДТП и атмосферные загрязнения, которые в XXI веке приобрели глобальный характер. Поскольку данные негативные эффекты наиболее остро проявляются в крупных городах, для России — страны с 15 городами-миллионерами (по данным за 2017 год<sup>37</sup>), концепция может стать перспективным подходом для улучшения городской среды, повышения конкурентоспособности территорий и роста качества жизни.

### **Список литературы:**

1. Автомобильные пробки в Москве // Яндекс исследования [Электронный ресурс] URL: [https://yandex.ru/company/researches/2014/ya\\_traffic\\_msk\\_2014](https://yandex.ru/company/researches/2014/ya_traffic_msk_2014) (дата обращения: 10.07.2016).
2. *Баринова Л.Д., Забалканская Л.Э.* Негативные последствия транспортной деятельности в мегаполисе // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. 2017. № 5–1. С. 32–35.
3. Доклад Всемирной комиссии по вопросам окружающей среды и развития «Наше общее будущее» / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 1987. URL: <http://www.un.org/ru/ga/pdf/brundtland.pdf> (дата обращения: 16.10.2017).
4. Декларация о городах и других населенных пунктах в новом тысячелетии / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2001. URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/declarations/habitatdec.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/habitatdec.shtml) (дата обращения: 21.05.2018).
5. Доклад «Глобальный зеленый новый курс» / Программа ООН по окружающей среде (UNEP) [Электронный ресурс] 2009 URL: [http://greenlogic.by/content/files/GREENTRANSPORT/UNEP90\\_RUS.pdf](http://greenlogic.by/content/files/GREENTRANSPORT/UNEP90_RUS.pdf) (дата обращения: 21.05.2018).
6. Доклад Всемирной комиссии по вопросам окружающей среды и развития «Повестка дня на XXI век» / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный

---

<sup>37</sup> Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям / Федеральная служба государственной статистики (Росстат). [Электронный ресурс] 2015. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2baf3a6fce](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2baf3a6fce) (дата обращения: 21.05.2018).

ресурс] 1992. URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/agenda21.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/agenda21.shtml)  
(дата обращения: 21.05.2018).

7. Доклад конференции организации объединенных наций по населенным пунктам (Хабитат II) / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 1996. URL: <http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/CONF.165/14> (дата обращения: 16.10.2017)

8. Доклад Конференции Сторон о работе ее двадцатой сессии, состоявшейся в Лиме с 1 по 14 декабря 2014 года / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2014. URL: <http://unfccc.int/resource/docs/2014/cop20/rus/10a01r.pdf> (дата обращения: 21.05.2018).

9. Киотский протокол к рамочной конвенции организации объединенных наций об изменении климата / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 1998. URL: <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kprus.pdf> (дата обращения: 21.05.2018).

10. Новая программа развития городов / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2016. URL: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/New-Urban-Agenda-GA-Adopted-68th-Plenary-N1646659-R.pdf> (дата обращения: 21.05.2018).

11. Парижское соглашение / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2015. URL: [https://unfccc.int/files/meetings/paris\\_nov\\_2015/application/pdf/paris\\_agreement\\_russian.pdf](https://unfccc.int/files/meetings/paris_nov_2015/application/pdf/paris_agreement_russian.pdf) (дата обращения: 21.05.2018).

12. Повестка в области устойчивого развития / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2016. URL: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/about/development-agenda/> (дата обращения: 16.10.2017).

13. Повестка дня на XXI век / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2015. URL: [http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/CONF.151/26/REV.1\(VOL.I\)](http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/CONF.151/26/REV.1(VOL.I)) (дата обращения: 21.05.2018).

14. Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс] 2015. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/285/75/PDF/N1528575.pdf?OpenElement> (дата обращения: 21.05.2018).

15. Центр ООН по населенным пунктам (Хабитат) / Официальный сайт Министерства иностранных дел РФ. [Электронный ресурс] 2011. URL: [http://www.mid.ru/centr-oon-po-naselennym-punktam-habitat-/-/asset\\_publisher/JR6aXXucvq2M/content/id/191114](http://www.mid.ru/centr-oon-po-naselennym-punktam-habitat-/-/asset_publisher/JR6aXXucvq2M/content/id/191114) (дата обращения: 21.05.2018).
16. Численность населения Российской Федерации по муниципальным образованиям / Федеральная служба государственной статистики (Росстат). [Электронный ресурс] 2015. URL: [http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3a6fce](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/afc8ea004d56a39ab251f2bafc3a6fce) (дата обращения: 21.05.2018).
17. *Barbier E.B.* A Global Green New Deal. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
18. Commission of the European communities. Green Paper on the Impact of Transport on the Environment. A Community Strategy for "Sustainable Mobility". 1992. COM\_1992\_0046\_FIN / EU Publications [Электронный ресурс] URL: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/98dc7e2c-6a66-483a-875e-87648c1d75c8/language-en> (дата обращения: 21.05.2018)
19. Environmental Criteria for Sustainable Transport / Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) [Электронный ресурс] URL: <http://www.oecd.org/env/greening-transport/environmentalcriteriaforsustainabletransport.htm> (дата обращения: 16.10.2017).
20. Environmentally Sustainable Transport — Futures, Strategies and Best Practices; Synthesis report presented on occasion of the OECD Conference on EST, 4–6 October 2000, Vienna. Paris: OECD Press, 2000.
21. *Gerike R., Hülsmann F., Roller K.* Strategies for Sustainable Mobilities: Opportunities and Challenges. Farnham, U.K. and Burlington, Vermont: Ashgate Publishing, 2013.
22. *Gerike R., Koszowski C.* Sustainable Urban Transportation // Encyclopedia of Sustainable Technologies. New York: Elsevier, 2017. P. 379–391.
23. Guidelines for Environmentally Sustainable Transport (EST) / Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) [Электронный ресурс] 2000. URL: [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ENV/EPOC/WPNEP/T\(2001\)8/FINAL&docLanguage=En](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=ENV/EPOC/WPNEP/T(2001)8/FINAL&docLanguage=En) (дата обращения: 16.10.2017).
24. INDCs as communicated by Parties / INDC website [Электронный ресурс] URL: <http://www4.unfccc.int/submissions/INDC/Submission%20Pages/submissions.aspx> (дата обращения: 21.05.2018).



25. Johannesburg Declaration on Sustainable Development / United Nations (UN). [Электронный ресурс] 2002. URL: <http://www.un-documents.net/jburgdec.htm> (дата обращения: 21.05.2018).
26. *Jones P.* Influence on Paradigms on Problem Framing and the Nature of Uncertainty / Helsinki Summer School in Transportation. Reason-Building for Decision-Making in the Transport Sector. Executive Course, June 2010. Espoo: Aalto University. School of Science and Technology, 2010.
27. *May A.D.* Urban Transport and Sustainability: The Key Challenges // International Journal of Sustainable Transportation. 2013. № 7:3. P. 170–185.
28. Mobilizing Sustainable Transport for Development (Full report) / Sustainable Development Knowledge Platform by United Nations [Электронный ресурс] 2016. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletransport/highleveladvisorygroup> (дата обращения: 21.05.2018).
29. *Raworth K.A.* Just and Safe Operating Space for Humanity. Oxfam Discussion Papers. Oxford: Oxfam International, 2012. P. 26. URL: <https://www.oxfam.org/sites/www.oxfam.org/files/dp-a-safe-and-just-space-for-humanity-130212-en.pdf> (дата обращения: 16.10.2017).
30. *Silva A.N., Costa M.S. and Macedo.* Multiple views of sustainable urban mobility: The case of Brazil // Transport Policy. 2008. № 15. P. 350–360.
31. Sustainable Transport Evaluation: Developing Practical Tools for Evaluation in the Context of the CSD Process / United Nations Department of Economic and Social Affairs. [Электронный ресурс] 2011. URL: [http://www.un.org/esa/dsd/resources/res\\_pdfs/csd-19/Background%20Paper%2010%20-%20transport.pdf](http://www.un.org/esa/dsd/resources/res_pdfs/csd-19/Background%20Paper%2010%20-%20transport.pdf) (дата обращения: 21.05.2018).
32. The Future We Want / Sustainable Development Knowledge Platform by United Nations [Электронный ресурс] 2011. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/index.php?menu=1298> (дата обращения: 21.05.2018).
33. *Tuominen A., Kannera H., Linkamäe E.A.* Paradigm Shift in European Transport and Urban Planning — Fact or Fable? // Procedia — Social and Behavioral Sciences. 2012. № 48. P. 1415–1423.
34. United Nations Millennium Declaration / United Nations (UN). [Электронный ресурс] 2000. URL: <http://www.un.org/millennium/declaration/ares552e.pdf> (accessed: 21.05.2018).

35. *Verhoef E.* External effects and social costs of road transport // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 1994. Vol. 28. № 4. P. 273–287.
36. *Whitelegg J., Haq G.* The Global Transport Problem: Same Issues but a Different Place // *World Transport: Policy and Practise*. London: Routlege, 2003. P. 3–25.
37. World Summit on Sustainable Development (WSSD), Johannesburg Summit / Sustainable Development Knowledge Platform by United Nations [Электронный ресурс] 2002. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/milestones/wssd> (дата обращения: 21.05.2018).

*Evseeva A.I.*

### **Evolution of the Sustainable Mobility Concept**

*Anastasiya I. Evseeva* — postgraduate student, School of Public Administration, Lomonosov Moscow State University, Moscow, the Russian Federation.

E-mail: [nastasiya.evseeva@gmail.com](mailto:nastasiya.evseeva@gmail.com)

#### **Annotation**

In the article the author considers main prerequisites for a shift from the automobile-centric transport development that was inherent to the developed countries in the 20th century, towards more sustainable forms. The author proposes a definition of the term "sustainable mobility" and describes the essence of the sustainable mobility concept analysing the main supranational documents regulating international cooperation on the implementation of this concept. The main directions of the sustainable mobility concept implementation in practice are presented to be considered as tools to reduce the global negative effects of transport activities, including climatic changes, atmospheric pollution and high levels of deaths and injuries in road accidents.

#### **Keywords**

Sustainable mobility, sustainable transport development, urban transport.