

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят седьмая сессия**

Женева, 24–26 февраля 2015 года

Пункт 4 b) ii) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной политики:**Изменение климата и транспорт –****Смягчение экологически вредных
последствий перевозок внутренним
транспортом****Проект будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS) –
Активизация усилий и будущие направления деятельности****Записка секретариата***Резюме*

Настоящий документ содержит информацию о глобальном проекте будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS) и последующей деятельности в его контексте. Проект, финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (СРООН), заключался в разработке инструмента для определения выбросов CO₂ на транспорте и оценки стратегических мер, направленных на их снижение.

В начале 2014 года модель ForFITS была окончательно доработана и в экспериментальном порядке применена в семи странах (Венгрия, Таиланд, Тунис, Франция, Черногория, Чили, Эфиопия) для оценки будущей транспортной деятельности, использования энергии и выбросов CO₂ при различных сценариях и мерах вмешательства на уровне политики. Отобранные страны позволяют охватить все региональные комиссии Организации Объединенных Наций. Модель и результаты ее применения были представлены на нескольких мероприятиях по повышению осведомленности и рабочих совещаниях по наращиванию потенциала.

GE.14-24425 (R) 280115 290115



* 1 4 2 4 4 2 5 *

Просьба отправить на вторичную переработку 

Следующий этап развития инструмента ForFITS посвящен его внедрению и техническому обслуживанию. Уже ведется или только начинается несколько видов последующей деятельности, направленной на изучение возможностей расширения сферы охвата модели ForFITS, с тем чтобы повысить ее актуальность и обеспечить ее устойчивость.

Учитывая своевременность данного инструмента и его актуальность для устойчивого развития, а также сферу охвата и целесообразность предлагаемых усовершенствований, Комитет, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, каким образом он хотел бы получить пользу от инструмента ForFITS и способствовать его применению и развитию.

I. Справочная информация

1. ForFITS, впервые задуманный в 2008 году, представлял собой рассчитанный на три года проект, осуществление которого было начато в 2011 году с целью укрепить международное сотрудничество и планирование в интересах устойчивой транспортной политики. Одной из особых целей было содействие смягчению последствий изменения климата. Проект финансировался по линии СРООН, и в нем были задействованы все региональные комиссии Организации Объединенных Наций.

2. Для достижения намеченной цели этим проектом предусматривалось следующее:

- разработка и внедрение инструмента для мониторинга и оценки выбросов CO₂ в результате внутренних перевозок. Модель включала в себя "преобразователь" транспортной политики;
- подготовка и проведение информационно-просветительских мероприятий для заинтересованных сторон, которые участвуют в деятельности, связанной с транспортом, энергетикой и выбросами CO₂; и
- организация и полномасштабное проведение учебных мероприятий/рабочих совещаний по наращиванию потенциала для сотрудников директивных органов и технических экспертов.

3. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) разработала модель. В апреле 2012 года на одном из международных совещаний экспертов были проведены глобальный обзор имеющихся статистических данных, мер политики и инструментов оценки выбросов CO₂ на транспорте, а также обсуждение проекта методологии. Первый прототип был представлен в конце 2012 года. В 2013 году он был значительно доработан. Проект СРООН предусматривал подготовку доклада об общем положении в начале и отчета о последующей деятельности на основе результатов ForFITS в конце проекта. Первый доклад об общем положении выходил за рамки изначально задуманной сферы охвата, однако из-за нехватки времени более амбициозный отчет о последующей деятельности был ограничен докладом об экспериментальных проектах.

4. С моделью и руководством для пользователей можно бесплатно ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН (www.unecce.org/trans/theme_forfits.html). Руководство содержит подробную информацию о методологии, на которой базируется подход к моделированию; описание структуры модели с информацией о каждом этапе расчета; необходимые вводные данные, в том числе пояснения к порядку использования их файла; а также указания по функционированию модели, включая визуализацию результатов и их извлечение из программного обеспечения.

5. В настоящее время инструмент моделирования ForFITS может быть полезным пользователям при принятии обоснованных решений о мерах по сокращению выбросов CO₂ в транспортном секторе. Пользователи могут сравнивать базовый сценарий и прогнозируемый сценарий в тех сферах, где проводится предлагаемая транспортная политика. ForFITS оценивает уровень выбросов, которые можно "экономить" посредством реализации различных сценариев политики. Результаты подобного анализа могут способствовать проведению бу-

душей транспортной политики, направленной на эффективное сокращение выбросов CO₂.

6. Инструмент главным образом ориентирован на выбросы CO₂ в ходе внутренних перевозок, в том числе автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, и позволяет на основе текущих тенденций составить прогноз выбросов в будущем. ForFITS учитывает также выбросы CO₂ в ходе авиационных и морских перевозок, но в упрощенной форме.

II. Деятельность в 2014 году

7. Деятельность под руководством ЕЭК ООН в первом квартале 2014 года позволила завершить этап, финансируемый по линии СРООН, – окончательную доработку итогового доклада ForFITS и помощь независимому консультанту при подготовке доклада об оценке. Результат доклада об оценке оказался в целом позитивным, и в настоящее время с ним можно ознакомиться на вебсайте ЕЭК ООН (www.unecce.org/trans/theme_forfits.html).

8. По окончании обучения и анализа 2013 году в рамках семи экспериментальных исследований в 2014 году ForFITS был впервые использован в качестве инструмента для оценки, мониторинга и планирования политики в области устойчивого транспорта в нескольких регионах. Демонстрируя привлекательность и преимущества ForFITS для международных исследователей и сотрудников директивных органов, пользователи действовали в контакте с ЕЭК ООН для разъяснения технических вопросов в процессе применения инструмента для оценки выбросов CO₂ в Лионе (Франция), Сан-Паулу (Бразилия), Египте и Ливане. ЕЭК ООН принимала непосредственное участие в использовании модели и анализе результатов для Каунаса (Литва) и Грузии. Инструмент применялся в рамках Общевропейской программы по транспорту, охране здоровья и окружающей среде (ОПТОСОЗ) при подготовке к ежегодному рабочему совещанию по проблемам городского транспорта в Каунасе. Для Каунаса и Литвы был проведен крупный обзор политики на основе анализа и результатов нескольких сценариев, предложенных ForFITS. Исследование по выбросам CO₂ на транспорте в Грузии осуществлялось в рамках третьего обзора результативности экологической деятельности Грузии под руководством Отдела ЕЭК ООН по окружающей среде. В обоих случаях анализы проводились Отделом транспорта ЕЭК ООН при поддержке местных консультантов.

9. В дополнение к непосредственному внедрению ForFITS в различных странах и регионах в 2014 году ЕЭК ООН инициировала ряд мероприятий, направленных на расширение, техническое обслуживание и демонстрацию функциональности инструмента ForFITS.

10. В 2014 году были предприняты две конкретные инициативы по расширению сферы применения ForFITS. Первая направлена на ликвидацию выявленного в ходе обучения пробела в охвате инструмента. Было отмечено, что выбросы из сельскохозяйственных тракторов и подвижной строительной техники выходят за пределы сферы применения модели. По просьбе Министерства охраны окружающей среды Канады и за счет предоставленных им средств ЕЭК ООН проведет исследование целесообразности добавления в ForFITS модуля для учета внедорожной подвижной техники (ВПТ). Помимо основной цели этого проекта, полученные результаты могли бы служить справочным материалом для стран с большим количеством транспортных средств данных типов.

11. Вторая инициатива по расширению сферы применения касается безопасности дорожного движения. Некоторые из переменных, определяющих уровень выбросов CO₂, актуальны для безопасности дорожного движения (в частности, "активность использования транспортных средств" и "выбор вида транспорта"), поэтому для ForFITS мог бы быть полезен дополнительный модуль для оценки политики в области безопасности дорожного движения. Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) поддержал эту инициативу и выделил средства на разработку модуля по безопасности дорожного движения – который будет обозначаться сокращением *SafeFITS* – для построения сценариев безопасности дорожного движения в привязке к ForFITS или независимо от него, но с использованием доступных и актуальных данных.

12. Уже на начальных этапах разработки ForFITS было установлено, что жизненно важное значение для обеспечения надежности инструмента в предстоящие годы имеет техническое обслуживание. В ходе обучения ЕЭК ООН поощряла самостоятельное применение ForFITS, и после открытия свободного доступа к этому инструменту на веб-сайте ЕЭК ООН в качестве первого шага в деле налаживания технического обслуживания модели начала предоставляться помощь ее пользователям. ЕЭК ООН ответила на многочисленные запросы об оказании технической поддержки, поступившие от пользователей ForFITS со всего мира. Такой коммуникационный обмен не только помог решить проблемы пользователей, но и позволил выявить мелкие технические/компьютерные недочеты ForFITS.

13. Итоговым мероприятием, проведенным ЕЭК ООН в 2014 году, стала демонстрация функциональности ForFITS. Стремясь дать количественную оценку потенциальной "экономии" выбросов в транспортном секторе на международном уровне, ЕЭК ООН начала собирать данные ForFITS у своих государств-членов. Впоследствии ForFITS будет задействован для прогнозирования выбросов CO₂ на внутреннем транспорте для этих государств на двусторонней основе. При условии наличия базовых данных идеальным вариантом станет подготовка общего регионального доклада. Цель доклада будет заключаться в определении возможностей сокращения объема выбросов на различных региональных уровнях.

III. Будущая деятельность

14. Отдел транспорта ЕЭК ООН провел также внутренние совещания для обсуждения будущей деятельности и определил новые шаги, которые надлежит предпринять в ближайшие годы, с тем чтобы продолжить демонстрировать полезность инструмента ForFITS, обеспечить его техническое обслуживание и дальнейшее развитие. В частности, рассматривается следующая деятельность:

- **будущая ценность модели заключается в ее использовании** – важно, чтобы имеющийся инструмент ForFITS использовался как можно шире. Этот метод, по всей видимости, эффективнее всего применять в рамках обзоров результативности экологической деятельности (ОРЭД) и ОПТОСОЗ;
- **обучение будущих пользователей** – необходимо, чтобы правительственные чиновники, консультанты, преподаватели университетов, а также представители неправительственных организаций и других международных организаций были обучены использованию инструмента ForFITS. Курсы переподготовки для тех, кто уже прошел обучение и/или использо-

вал указанный инструмент, и новые учебные курсы для более широкой аудитории нужно будет проводить как минимум раз в год. Тем не менее на данном этапе увеличение числа курсов ускорило бы развертывание ForFITS. В дополнение к этим целенаправленным тренингам необходимы также курсы подготовки инструкторов. Существует потребность и в донорском финансировании;

- **техническое обслуживание ForFITS** – чрезвычайно важно регулярно обновлять инструмент, чтобы он оставался актуальным для пользователей;
- **усовершенствование ForFITS** – усовершенствование ForFITS является важной, но трудоемкой задачей, решение которой будет зависеть от временных ограничений и наличия финансирования. В долгосрочной перспективе можно было бы улучшить пользовательский интерфейс ForFITS, с тем чтобы упростить применение этого инструмента. Продолжение исследования потенциальных возможностей усовершенствования некоторых методов прогнозирования также может стать частью будущей деятельности в контексте ForFITS;
- **новые модули** – сферу охвата инструмента могли бы расширить дополнительные модули для прогнозирования местных загрязнителей и учета транспортной инфраструктуры. Модуль для местных загрязнителей был бы особенно полезен для увязки результатов ForFITS с соответствующими национальным условиям действиями и проведения количественной оценки действий в поддержку страновых стратегий. Подобные разработки также будут зависеть от наличия финансирования.

IV. Вывод

15. Комитету предлагается рассмотреть выгоды от инструмента ForFITS, а также возможности содействия использованию и развитию этого инструмента с учетом его своевременности и актуальности для устойчивого развития, сферы охвата и полезности.
