

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

Женева, 23–26 февраля 2016 года

Пункт 4 d) iii) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной политики:**Окружающая среда, изменение климата и транспорт –****Последствия изменения климата для международных
транспортных сетей и адаптационные требования****Изменение климата и роль Комитета по внутреннему
транспорту****Записка секретариата***Резюме*

12 декабря 2015 года представители 195 стран приняли историческое Парижское соглашение по климату, нацеленное на сокращение выбросов парниковых газов, воздействующих на потепление климата планеты и достижение показателя прироста менее чем в 2 °С, в стремлении ограничить прирост до 1,5 °С.

В то же время, согласно Межправительственной группе экспертов по изменению климата (МГЭИК), в 2010 году на долю транспортного сектора приходилось 23% всех связанных с энергетикой выбросов CO₂. Из них более трех четвертей пришлось на долю внутреннего транспорта.

С учетом этих исторических обстоятельств и факторов Комитет, возможно, пожелает обменяться мнениями относительно способов активизации своей деятельности, связанной с климатом, и укрепления своей вклада в глобальные усилия по борьбе с изменением климата и по повышению устойчивости местных, национальных и международных транспортных систем и сетей.



I. Введение

1. 12 декабря 2015 года представители 195 стран на двадцать первой сессии Конференции Сторон (КС 21) Рамочной конвенции об изменении климата Организации Объединенных Наций (РКИКООН) приняли историческое соглашение (Парижское соглашение по климату), которое впервые обязывает практически каждую страну предпринять усилия по предотвращению изменения климата и адаптации. Данное соглашение обязывает государства:

«Удерживать прирост глобальной средней температуры намного ниже 2 °С сверх доиндустриальных уровней и прилагать усилия в целях ограничения роста температуры до 1,5 °С, признавая, что это значительно сократит риски и воздействия изменения климата» (статья 2.1 а));

а также:

«Повысить способность адаптироваться к неблагоприятным воздействиям изменения климата и содействия сопротивляемости к изменению климата и развитию при низком уровне выбросов парниковых газов таким образом, который не ставит под угрозу производство продовольствия» (статья 2.1 б)).

2. По существу основой Парижского соглашения по климату служат предполагаемые определяемые на национальном уровне вклады. Одни страны концентрируют внимание только на предотвращении выбросов CO₂, другие же принимают также меры по адаптации. Странам будет предложено собирать вночь каждые пять лет начиная с 2020 года и представлять обновленные планы по дальнейшему сокращению выбросов.

3. Транспорт является одним из значительных и постоянно усиливающихся факторов глобального изменения климата. Согласно последним данным МГЭИК за 2010 год, на долю транспортного сектора приходится 23% связанных с энергетикой выбросов CO₂. Из них более трех четвертей приходится на внутренний транспорт и 72,06% (либо более 16% от общего объема) – только на автомобильный транспорт (РКИКООН, 2015 год).

4. Очевидно, что без повышения энергоэффективности внутреннего транспорта, в частности автомобильного, достичь показателя прироста менее чем в 2 °С либо более амбициозного показателя до 1,5 °С невозможно. Эта задача сопряжена с целым рядом вызовов и возможностей для Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и ЕЭК ООН в целом.

5. КВТ содействует предотвращению изменения климата и адаптации в соответствии с положениями РКИКООН и Киотского протокола, а также с решениями Европейской экономической комиссии и КВТ. В приложении к настоящему документу кратко изложены соответствующие мандаты и решения в контексте деятельности КВТ.

6. Усилия по повышению качества жизни и внесению вклада в процесс устойчивого развития региона, включая предотвращение изменения климата и адаптацию, играют центральную роль в работе КВТ и формируют ключевые цели его программы работы и стратегические рамки. В приведенном ниже разделе содержится обзор деятельности Комитета, связанной с климатом.

II. Деятельность Комитета по внутреннему транспорту, связанная с изменением климата

7. КВТ и его вспомогательные органы занимаются вопросами предотвращения изменения климата и адаптации в рамках нормативной, аналитической, директивной деятельности, а также работы по оказанию технической помощи/наращиванию потенциала.

8. Всемирный форум для согласования правил в области транспортных средств разрабатывает всемирные нормы, нацеленные на улучшение экологических показателей и повышение безопасности транспортных средств. Всемирный форум рассматривает стратегии для автомобильного сектора на период до 2040 года с охватом следующих направлений:

а) краткосрочная цель – повышение энергоэффективности и использование устойчивых видов биотоплива (2015 год);

б) среднесрочная цель – разработка и внедрение автомобилей с гибридной силовой установкой на рынок (2015–2025 годы);

в) долгосрочная цель – разработка и внедрение электрических транспортных средств на рынок (2025–2040 годы). (Норматив)

9. Доклад по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним был подготовлен Группой экспертов, учрежденной для изучения данной конкретной проблемы в рамках Рабочей группы по тенденциям и экономике транспорта (WP.5). В этом докладе указано, в каких случаях существует наиболее вероятная опасность воздействия на транспортную инфраструктуру и услуги. Для создания наиболее актуальной картины в этом докладе приводится обзор национальных инициатив, тематических исследований и научно-исследовательских проектов, а также опыта принятия мер адаптации с учетом специфики различных видов транспорта. На основе этого обзора выявлены текущая оптимальная практика и национальные стратегии управления рисками и повышения устойчивости. Например, на состоянии береговой транспортной инфраструктуры и услуг, в частности портов или других прибрежных транспортных узлов, могут серьезным образом отразиться повышение среднего уровня моря, увеличение температуры воды, более высокая интенсивность штормов и штормовых приливов и потенциальные изменения волнового режима.

10. В 2013 году была завершена реализация проекта будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS). Этот проект финансировался по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА) и осуществлялся под руководством всех пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций, причем ЕЭК ООН играла роль ведущего исполнительного агентства. Данный инструмент позволяет производить оценку сценариев на внутреннем транспорте и выбора транспортных стратегий с целью сокращения выбросов CO₂ на транспорте. В данном проекте регламентируются транспортная деятельность, энергопотребление и выбросы CO₂ в рамках производства и распределения топлива во временном диапазоне, указываемом пользователем. Инструмент ForFITS помогает правительствам и муниципальным органам производить оценку объема CO₂, выбрасываемого различными видами внутреннего транспорта. Затем процедуры разработки сценария позволяют отобрать «наиболее приемлемые транспортные стратегии» и составить план предотвращения выбросов. Данный эксперимент реализован в следующих странах и городах: Венгрия, Таиланд, Тунис, Франция, Черногория, Чили, Эфиопия, Сан-Пауло и Лион. Предполагается, что инструмент ForFITS будет регулярно использоваться в рамках обзоров экологических характеристик транспортного сектора на национальном или городском уровне. Для

применения этого инструмент в целях анализа связей между транспортной деятельностью и устойчивыми стратегиями был начат широкомасштабный сбор данных в рамках ЕЭК ООН. К числу итогов реализации данного проекта относятся, в частности:

а) глобальный доклад о состоянии выбросов CO₂ на внутреннем транспорте с информацией о статистических данных, национальных стратегиях предотвращения и механизмов моделирования;

б) разработка инструмента ForFITS для оценки выбросов CO₂ на внутреннем транспорте, включая подробный справочник пользователя, к которому открыт свободный доступ на веб-сайте ЕЭК ООН и который может быть загружен в этого веб-сайта;

с) региональные и национальные рабочие совещания по повышению осведомленности и наращиванию потенциала, а также учебные семинары по вопросу о способах применения ForFITS;

д) прикладные исследования по ForFITS на национальном и городском уровнях: Грузия (2014 год), Каунас (2014 год), Литва (2014 год), Беларусь (2015 год), Таджикистан (2015 год).

III. Сохраняющиеся вызовы и возможные варианты действий

11. Хотя на секторы авиаперевозок и морского транспорта приходится значительно меньшая доля выбросов CO₂, чем в случае внутреннего транспорта, в их рамках принимаются устойчивые меры по повышению энергоэффективности на уровне всей отрасли. Внутреннему транспорту необходимо предпринять усилия, соответствующие уровню его амбиций. Комитету предлагается рассмотреть вопрос о том, какую роль он желает играть и какие меры он считает необходимыми.

12. Адаптация к изменению климата в транспортных сетях и системах по-прежнему является одной из областей анализа и изучения с глубокими последствиями на международном, национальном и местном уровнях. Предполагаемые определяемые на национальном уровне вклады, по всей вероятности, сыграют значительную роль в стимулировании мероприятий в транспортном секторе в контексте изменения климата. Спрос на планы адаптации к изменению климата растет.

13. В этой связи стремительно возрастает и спрос на обмен примерами оптимальной практики и индивидуальных подходов. Растет также спрос на разработку инструментов адаптации к изменению климата, которые могут содействовать директивным органам в выборе осознанных стратегий. Комитет, возможно, пожелает рассмотреть свои планы в контексте Группы экспертов WP.5.

14. Инфраструктурные соглашения ЕЭК ООН еще не адаптированы к новым реалиям и касаются исключительно воздействия инфраструктуры на окружающую среду, а вовсе не противоположных мер, т.е. адаптации. Комитет, возможно, пожелает рассмотреть данный вопрос и изложить свои планы и руководящие указания соответствующим рабочим группам, занимающимся соглашениями в области инфраструктуры, а именно: СМА, СМЖЛ, СЛКП, СМВП.

15. Поскольку Комитет по внутреннему транспорту уже обеспечивает ценную платформу, облегчающую идентификацию и разработку оптимальной практики в области эффективных решений, связанных с изменением климата, и содействующую им, он, возможно, пожелает обменяться мнениями по вышеупомянутым

аспектам и принять решение о том, каким образом можно содействовать повышению сопротивляемости национальных и международных транспортных систем и сетей.

Приложение

Мандаты, имеющие особую актуальность для деятельности Комитета по внутреннему транспорту, связанной с изменением климата

I. Мандаты в рамках РКИКООН

A. Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата

Обязательства по статье 4

1. Все Стороны, учитывая свою общую, но дифференцированную ответственность и свои конкретные национальные и региональные приоритеты, цели и условия развития:

(...)

с) оказывают содействие и сотрудничают в разработке, применении и распространении, включая передачу технологий, методов и процессов, приводящих к ограничению, снижению или прекращению антропогенных выбросов парниковых газов, не регулируемых Монреальским протоколом, во всех соответствующих секторах, включая энергетику, **транспорт**, промышленность, сельское хозяйство, лесное хозяйство и удаление отходов;

B. Киотский протокол

Статья 2

1. Каждая Сторона, включенная в приложение I, при выполнении своих определенных количественных обязательств по ограничению и сокращению выбросов в соответствии со статьей 3, в целях поощрения устойчивого развития:

а) осуществляет и/или далее разрабатывает в соответствии со своими национальными условиями такие политику и меры, как:

vii) меры по ограничению и/или сокращению выбросов парниковых газов, не регулируемых Монреальским протоколом, **в транспортном секторе**;

Статья 10

Все Стороны (...):

(...)

b) формулируют, осуществляют, публикуют и регулярно обновляют национальные и в соответствующих случаях региональные программы, предусматривающие меры по смягчению последствий изменения климата и меры по содействию адекватной адаптации к изменению климата:

i) такие программы, в частности, касаются секторов энергетики, **транспорта** и промышленности, а также сельского хозяйства, лесного хозяйства и удаления отходов. Кроме того, адаптацию к изменению климата можно усовершенствовать благодаря адаптационным технологиям и методам совершенствования территориально-пространственного планирования;

II. Решения Комитета по внутреннему транспорту, касающиеся изменения климата

A. Семьдесят седьмая сессия (Женева, 24–26 февраля 2015 года)

Решение 10

Комитет **приветствовал** деятельность, связанную с оказанием правительствам поддержки в деле смягчения негативного воздействия транспорта на окружающую среду, в частности прогресс в области применения инструмента под названием «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS) в городе Каунасе и на национальном уровне в Литве и Грузии, **просил** секретариат обеспечить широкое распространение результатов этой деятельности и **рекомендовал** правительствам, которые готовы внести свой вклад, но еще этого не сделали, прислать в секретариат до конца 2015 года подтвержденные данные для регионального обзора.

Решение 11

Комитет **критически оценил** результаты и будущие планы использования и дальнейшего развития инструмента ForFITS и **просил** подготовить публикацию о тематических исследованиях на основе ForFITS, в которой были бы отражены ход разработки и применения данного инструмента на региональном, субрегиональном, национальном и городском уровнях, а также его основные результаты и достижения.

Решение 12

С учетом своевременности и актуальности этого инструмента для целей устойчивого развития, а также сферы его охвата и полезности предлагаемых усовершенствований Комитет **настоятельно призвал** правительства и муниципальные органы задействовать инструмент ForFITS в своей работе и способствовать его применению и дальнейшему развитию.

Решение 13

Комитет **решил** поддержать продление мандата Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним еще на два года в соответствии с Правилами процедуры ЕЭК ООН при условии одобрения Исполнительным комитетом и в соответствии с кругом ведения (КВ), содержащимся в документе ECE/TRANS/2015/6, **одобрил** изменение названия Группы на «Группу экспертов по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним» и **просил** секретариат обеспечить, чтобы вся такая соответствующая документация совещаний Группы в 2015 (июнь, октябрь) и 2016 годах, как повестки дня, доклады и ряд официальных документов, своевременно предоставлялись на всех трех официальных языках ЕЭК ООН.

Решение 14

Комитет **принял к сведению** информацию о двадцать первой Конференции Организации Объединенных Наций по изменению климата (КС 21), которая будет проводиться с 30 ноября по 11 декабря 2015 года в Париже, Франция, в целях достижения юридически обязательного и всеобщего соглашения по климату и **просил** секретариат изучить возможность синергического взаимодействия и потенциального вклада в проведение этой важной конференции.

Решение 17

Комитет **выразил надежду**, что транспортный компонент ОПТОСОЗ будет укрепляться; в этой связи он **с удовлетворением отметил**, что Руководящий комитет ОПТОСОЗ согласился использовать анализ ForFITS для стран и городов, в которых проходят ежегодные семинары ОПТОСОЗ, **просил** секретариат продолжать наращивать такое синергическое взаимодействие и в целях укрепления позиций транспортного сектора в этом многосекторальном сотрудничестве **предложил** государствам-членам назначить национальных координаторов ОПТОСОЗ и передать информацию о них в секретариат.

В. Семьдесят шестая сессия (Женева, 25–27 февраля 2014 года)**Решение 8**

Комитет **приветствовал** завершение глобального проекта «Для будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), финансировавшегося по линии Счета развития Организации Объединенных Наций и осуществлявшегося совместно со всеми другими региональными комиссиями Организации Объединенных Наций; в свете результатов этого проекта, его актуальности и значимости для устойчивого развития Комитет **высказал мнение** о том, что его следует представить на Генеральной Ассамблее, и **предложил**, чтобы одно из правительств выступило с инициативой, став автором такого доклада.

Решение 9

Комитет **приветствовал итоги** работы Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним и ее окончательный доклад; одобрил основные рекомендации, содержащиеся во всем тексте доклада¹, согласно которым эффективные стратегии адаптации к изменению климата должны основываться на четком понимании и систематическом картировании уязвимости транспортного сектора к изменению климата и потенциала, необходимого для адаптации к изменениям, **настоятельно призвал** секретариат как можно скорее завершить работу по опубликованию окончательного доклада, **предложил** ЕЭК ООН укреплять сотрудничество, в частности с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН) и Глобальной рамочной основой для услуг в области климата (ГРОУК) Всемирной метеорологической организации и **просил** WP.5 изучить вопрос о продлении мандата и направлениях дальнейшей работы Группы экспертов, пересмотреть ее круг ведения на предмет продления мандата Группы и представить их на следующей сессии Комитета для утверждения.

С. Семьдесят пятая сессия (Женева, 26–28 февраля 2013 года)**Решение 25**

Комитет **принял к сведению** произошедшие в 2012 году изменения в связи с финансируемым по линии Счета развития Организации Объединенных Наций (ЮНДА) проектом, который направлен на разработку и внедрение инструмента оценки и мониторинга будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS), с особым упором на выбросы диоксида углерода (CO₂) и оценку воздействия политики, нацеленной на содействие смягчению последствий изменения климата, **при-**

¹ «Последствия изменения климата для международных транспортных сетей и адаптация к ним».

нял к сведению предстоящий выпуск улучшенной версии ForFITS (как ожидается, к концу марта 2013 года), после чего будет подготовлено и опубликовано руководство пользователя, **настоятельно призвал** все страны принять участие в экспериментальном запуске модели, который, как предполагается, будет организован во втором квартале 2013 года наряду с рабочими совещаниями по наращиванию потенциала и повышению осведомленности.

Решение 26

Комитет **принял к сведению** результаты всех трех совещаний Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и адаптации к ним, а также выводы и рекомендации по повышению осведомленности и наращиванию потенциала, которые были приняты на Конференции по адаптации международных сетей к изменению климата, состоявшейся в Александруполисе (Греция), 25 и 26 июня 2012 года, **вновь подтвердил** свою заинтересованность в этой теме и **поручил** секретариату подготовить всеобъемлющий аналитический доклад/публикацию.

D. Семьдесят четвертая сессия (Женева, 28 февраля – 1 марта 2012 года)

Решение 4

Комитет **приветствовал** и **одобрил** предстоящее проведение международного совещания экспертов в области будущих систем внутреннего транспорта (ForFITS), которое могло бы способствовать дальнейшему сокращению выбросов CO₂.

E. Семьдесят третья сессия (Женева, 1–3 марта 2011 года)

Решение 2

Комитет **решил** учредить Группу экспертов по последствиям изменения климата и адаптации для международных транспортных сетей сроком на два года в соответствии с кругом ведения (КВ), содержащимся в приложении к документу ECE/TRANS/WP.5/48, и **поручил** своему Председателю представить предложения Исполнительному комитету (Исполкому) для одобрения.