



**Европейская экономическая
комиссия**

**Всемирная организация
здравоохранения
Европейское региональное бюро**

Совещание высокого уровня
по транспорту, окружающей среде
и охране здоровья

**Руководящий комитет Общеввропейской
программы по транспорту, окружающей
среде и охране здоровья**

Четырнадцатая сессия

Женева, 7–9 ноября 2016 года

Пункт 1 предварительной повестки дня

Симпозиум ОПТОЗОС 2016 года

**Симпозиум ОПТОЗОС 2016 года: Содействие
экономическому развитию и созданию новых рабочих
мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный
для окружающей среды и здоровья**

Концептуальная записка, подготовленная секретариатом

Резюме

На своей седьмой сессии (Женева, 22–23 октября 2009 года) Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ) обсудил пути обеспечения более активного участия государств-членов и других заинтересованных сторон в изучении вопросов, имеющих приоритетное значение для ОПТОСОЗ. В этой связи Комитет решил, что начиная с его восьмой сессии будут организовываться углубленные обсуждения или симпозиумы с участием докладчиков от частного сектора, научных кругов, правительств и гражданского общества (ECE/AC.21/SC/2009/8–EUR/09/5088363/8, пункт 46). Темы должны соответствовать одной из четырех приоритетных целей ОПТОСОЗ, изложенных в Амстердамской декла-

GE.16-14785 (R) 210916 220916



* 1 6 1 4 7 8 5 *

Просьба отправить на вторичную переработку



рации¹, и ежегодно охватывать одну из этих целей вплоть до четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Париж, 14–16 апреля 2014 года).

В Париже государства добавили пятую приоритетную цель, вытекающую из Парижской декларации (ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, приложение), и предусмотрели продолжение практики проведения ежегодных симпозиумов. На своей тринадцатой сессии (Женева, 17–18 ноября 2015 года) Руководящий комитет подтвердил проведение в 2016 году ежегодного симпозиума в рамках своей четырнадцатой сессии (ECE/AC.21/SC/2015/6–EUDCE1408105/1.6/SC13/6, пункт 52). Бюро Руководящего комитета, совещание которого проходило сразу после тринадцатой сессии, постановило, что темой симпозиума 2016 года будет связь с осуществлением цели 1 («содействовать устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья»).

Симпозиум ОПТОСОЗ 2016 года состоится 7 ноября 2016 года в штаб-квартире Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в Женеве и откроется в 15 ч. 00 м. Настоящая концептуальная записка была подготовлена секретариатом и содержит справочную информацию, касающуюся содержания и формата симпозиума, а также вопросов, которые будут на нем рассматриваться.

¹ См. ECE/AC.21/2009/2–EUR/09/5086385/2, приложение I; документ размещен по адресу <http://www.unece.org/index.php?id=2519#/>.

Введение

1. На своей седьмой сессии (Женева, 22–23 октября 2009 года) Руководящий комитет Общеввропейской программы по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (ОПТОСОЗ), стремясь к обеспечению более активного участия государств-членов и других заинтересованных сторон в изучении вопросов, имеющих приоритетное значение для ОПТОСОЗ, решил, что начиная с его восьмой сессии будут организовываться углубленные обсуждения или симпозиумы с участием докладчиков от частного сектора, научных кругов, правительств и гражданского общества (ECE/AC.21/SC/2009/8–EUR/09/5088363/8, пункт 46). Темы должны соответствовать одной из четырех приоритетных целей ОПТОСОЗ, изложенных в Амстердамской декларации², и ежегодно охватывать одну из этих целей вплоть до четвертого Совещания высокого уровня по транспорту, окружающей среде и охране здоровья (Париж, 14–16 апреля 2014 года).

2. В Париже государства добавили пятую приоритетную цель, вытекающую из Парижской декларации³, и предусмотрели продолжение практики проведения ежегодных симпозиумов. На своей тринадцатой сессии (Женева, 17–18 ноября 2015 года) Руководящий комитет подтвердил проведение в 2016 году ежегодного симпозиума в рамках своей четырнадцатой сессии (ECE/AC.21/SC/2015/6–EUDCE1408105/1.6/SC13/6, пункт 52). Впоследствии Бюро Руководящего комитета постановило, что темой симпозиума 2016 года будет связь с осуществлением цели 1 («содействовать устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья»).

3. Симпозиум ОПТОСОЗ 2016 года состоится 7 ноября 2016 года в штаб-квартире Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в Женеве.

4. В настоящем документе представлена справочная информация, которая может стать основой для обсуждения экономического влияния транспорта на здоровье людей и окружающую среду (глава I), а также конкретизирующая содержание, предлагаемые способы организации и формат этого симпозиума (глава II).

I. Справочная информация и тематические вопросы

A. Тенденции в области транспорта, влияющие на здоровье людей и окружающую среду

5. Транспорт имеет важнейшее значение для экономического и социального развития и является одной из движущих сил экономического роста. Будучи одним из секторов экономики, он вносит значительный вклад в валовой внутренний продукт (ВВП) (в различных странах мира на долю транспорта приходится от 3 до 10% ВВП) и представляет собой неоспоримый инструмент обеспечения доступа к рынкам и производственно-сбытовым цепочкам для целей экспорта и

² См. ECE/AC.21/2009/2–EUR/09/5086385/2, приложение I; документ размещен по адресу <http://www.unece.org/index.php?id=2519#/>.

³ См. ECE/AC.21/2014/2–EUDCE1408105/1.6/4HLM/2, приложение; документ размещен по адресу <http://www.unece.org/index.php?id=31244#/>.

импорта. Таким образом, он имеет существенно важное значение для достижения «Будущего, которого мы хотим»⁴. Транспорт обеспечивает доступ к занятости, здравоохранению, образованию и другим общественным услугам. Он является одним из ключевых социально-экономических факторов, источником доходов и занятости и важным элементом развития торговли и туризма и, следовательно, локомотивом экономического роста.

6. После принятия Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года⁵ и Целей в области устойчивого развития на саммите Организации Объединенных Наций для принятия повестки дня в области развития на период после 2015 года (Нью-Йорк, 25–27 сентября 2015 года) транспорт был признан в качестве движущей силы устойчивой экономики и общества.

7. В то же время для обеспечения перехода к устойчивому низкоуглеродному обществу, а также адаптации к изменению климата и смягчения его последствий необходимы серьезная политическая воля и долгосрочные финансовые обязательства. Ниже перечислены основные связанные с транспортом вопросы устойчивости, имеющие ключевые экономические последствия и решаемые при содействии ОПТОСОЗ:

а) **преодоление социального неравенства с помощью доступных, безопасных и эффективных систем общественного транспорта.** В большинстве развитых стран системы пассажирских перевозок стимулируют использование частных автомобилей. Развитие доступных, безопасных и эффективных систем общественного транспорта происходит с отставанием, что ограничивает возможности и занятость широких слоев населения, ставя под угрозу их доступ к рабочим местам, рынкам и медицинским и образовательным учреждениям. Сильнее всего эта проблема затрагивает наиболее уязвимые слои населения, включая женщин и детей, пожилых людей и инвалидов;

б) **воздействие транспорта на климат.** Хотя сектор транспорта значительно отстает от городов и сектора промышленного производства, на его долю приходится почти четверть общего объема энергопотребления и 23% мировых выбросов парниковых газов. В Европейском союзе практически все энергопотребление как на пассажирском, так и на грузовом транспорте – 95% всего километража – обеспечивается за счет топлива на основе нефти. При сжигании этого нефтяного топлива выделяются загрязнители в виде выбросов, которые создают значительную нагрузку на здоровье людей и окружающую среду. В 2012 году на долю сектора транспорта (включая перевозки с использованием бункерного топлива) приходилось 24,3% от совокупного объема выбросов парниковых газов Европейского союза. В глобальном же масштабе на долю транспорта приходится примерно 13% выбросов парниковых газов и 22% совокупных выбросов диоксида углерода (CO₂), образующихся при сжигании топлива. На сегодняшний день этот сектор демонстрирует наибольший рост потребления ископаемого топлива и одновременно является наиболее быстро растущим источником выбросов парниковых газов. Вопреки возможностям ухода от нынешней модели, прогнозируется, что к 2030 году потребление энергии и выбросы углерода увеличатся по сравнению с нынешним уровнем на 80% в связи с быстрым экономическим ростом и урбанизацией в странах с формирующейся экономикой. Значительная часть такого роста, согласно прогнозам, бу-

⁴ Резолюция 66/288 Генеральной Ассамблеи, приложение.

⁵ Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (Резолюция 70/1 Генеральной Ассамблеи).

дет происходить в городских районах развивающихся стран. В этой связи решающее значение приобретает увеличение инвестиций в устойчивую городскую транспортную инфраструктуру, ибо большинство инвестиций в секторе транспорта осуществляются в развивающихся странах, где они будут иметь долгосрочные последствия для развития городов и потребления ресурсов;

с) загрязнение воздуха и его воздействие на здоровье человека.

В 2013 году Международное агентство по изучению рака объявило о том, что загрязнение воздуха является канцерогенным для человека. В 2014 году ВОЗ опубликовала свои последние оценки по показателям заболеваемости, связанным с загрязнением атмосферного воздуха (снаружи помещений) и бытовым загрязнением воздуха (внутри помещений). Причиной большинства этих смертей являлись сердечно-сосудистые и цереброваскулярные заболевания, а также заболевания дыхательных путей и рак легких. В 2015 году ВОЗ провела также экономическую оценку этих показателей заболеваемости для Европы, согласно которой ежегодные экономические затраты, обусловленные последствиями загрязнения воздуха для здоровья людей и уровня смертности, включая затраты, связанные с заболеваемостью, составляют 1,575 трлн. долл. США;

д) шумовое загрязнение и его воздействие на здоровье человека.

Шумовое загрязнение, в том числе транспортного происхождения, оказывает негативное воздействие на качество жизни в городских районах и все в большей степени рассматривается в качестве фактора риска для здоровья человека. Шум определяется как «нежелательные или раздражающие звуки». Звуки становятся нежелательными в тех случаях, когда они либо нарушают нормальное течение жизни, в том числе сон или разговор, либо подрывают или ухудшают качество жизни человека. Поскольку шум невозможно видеть, различать на вкус или обонять, директивные органы, как правило, уделяют шуму менее пристальное внимание по сравнению с другими видами загрязнения. Чрезмерный шум оказывает существенное негативное воздействие на здоровье человека и нарушает повседневную жизнь людей в местах учебы, на работе, в домашней обстановке и во время отдыха. Шум может нарушать сон, вызывать сердечно-сосудистые заболевания и психофизиологические отклонения, снижать работоспособность и провоцировать раздражительность и изменения в социальном поведении. Каждый пятый житель Европы в ночное время суток систематически подвергается воздействию шума, который представляет серьезную опасность для здоровья. Кроме того, недавно появившиеся данные свидетельствуют о том, что ежегодно в Европе в результате воздействия шума, исходящего от одного лишь дорожного движения, теряется по меньшей мере 1 млн. лет здоровой жизни. Ежегодный размер связанных с шумом от дорожного движения социальных издержек в 22 государствах Европейского союза превышает 40 млрд. евро, причем основная часть этих издержек приходится на долю шума от легковых автомобилей и грузовиков (автомобилей большой грузоподъемности);

е) недостаточная физическая активность.

Недостаточная физическая активность является одним из важнейших факторов риска для здоровья населения всех стран. Такие связанные с физической активностью способы перемещения, как ходьба и езда на велосипеде, отдельно или в сочетании с использованием общественного транспорта, приносят значительную пользу для здоровья и дают экологические и экономические преимущества. В настоящее время более 30% взрослого населения Европы еженедельно испытывают недостаточную физическую нагрузку, т.е. не выполняют рекомендации ВОЗ в отношении уровня физической активности (150 минут физической нагрузки –

от умеренной до интенсивной – в неделю). Выполнение рекомендаций ВОЗ позволило бы ежегодно предотвращать большое число случаев заболеваемости и смертности.

В. Звенья одной цепи: транспортная политика, «зеленые» инвестиции и создание рабочих мест

8. Всеевропейский регион привержен переходу к «зеленой» экономике и достижению Целей в области устойчивого развития в рамках Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. Признается, что переход этого региона на рельсы устойчивого развития невозможен, если продолжать «действовать по старинке». «Зеленая» экономика способствует учету при разработке мер политики и принятии решений в производственных секторах социальных и экологических соображений и направлена на поощрение синергизма между секторами и между различными направлениями экономической деятельности в целях ограничения потребления ресурсов. «Зеленая» экономика также благоприятствует здоровому образу жизни и росту благосостояния, равно как созданию экологичных и достойных рабочих мест.

9. С учетом обязательств и требований, связанных с переходом к «зеленой» экономике, национальной транспортной политике требуется коренной сдвиг в сторону более экологически эффективных видов транспорта, таких как общественный и немоторизованный пассажирский транспорт. Инвестиции в общественный транспорт и инфраструктуру, направленные на поощрение пешеходного и велосипедного движения, создают рабочие места, улучшают благосостояние и могут внести существенный вклад в региональную и национальную экономику.

10. Существует множество стратегий и мер, способных стимулировать благоприятные для окружающей среды и здоровья инвестиции, а также дать толчок к созданию рабочих мест на транспорте, что в свою очередь могло бы ускорить структурную и системную работу по решению имеющихся проблем. Их эффективность зависит от политических, экономических и социальных условий в соответствующих странах. Возможные стимулирующие меры включают такие стратегии, как планирование землепользования в целях содействия развитию компактных городов или городов с массовыми перевозками по выделенным коридорам; регулирование использования топлива и транспортных средств; и предоставление информации для помощи потребителям и отрасли в принятии решений. Потенциальные инвестиционные меры включают государственное финансирование общественного и немоторизованного транспорта, а также использование экономических инструментов, таких как налоги, сборы и реформа системы субсидирования. Необходимо разрабатывать и широко применять экологичные транспортные технологии, равно как наращивать потенциал соответствующих учреждений в целях развития более экологичного транспорта.

11. Повышение статуса способов передвижения, обеспечиваемых мускульной силой человека, таких как ходьба пешком и езда на велосипеде, с тем чтобы такие способы передвижения стали – по крайней мере в городах – одними из основных, приведет к сокращению выбросов парниковых газов, уменьшению дорожных заторов и к повышению привлекательности городов. Необходимо признать, что пешеходное и велосипедное движение является неотъемлемой частью транспортного и городского развития, наравне с другими видами личного

и общественного транспорта. Ходьба пешком и езда на велосипеде способствуют поддержанию индивидуальной физической формы и укреплению здоровья населения за счет повышения уровня физической активности, а также снижения шума, загрязнения воздуха (что существенно уменьшает риск сердечно-сосудистых заболеваний, диабета 2-го типа, ожирения, рака груди и толстой кишки) и сокращения числа дорожно-транспортных происшествий.

12. Как показывает опыт применения методологий и инструментов, разработанных в контексте ОПТОСОЗ, ускоренный переход к активной мобильности позволяет уменьшить воздействие транспортной деятельности, в том числе от выбросов парниковых газов, на здоровье человека и экологию и, следовательно, сулит прямые экономические выгоды. Партнерство в целях создания благоприятных для окружающей среды и здоровья рабочих мест на транспорте также представило свидетельства того, что при использовании велосипедов в качестве одного из способов перемещения меры, направленные на стимулирование велосипедного движения, не только способствуют борьбе с загрязнением воздуха и парниковыми газами и укреплению здоровья, но могут также внести существенный вклад в создание рабочих мест в рамках перехода к «зеленой» экономике.

13. Такие решения требуют надлежащих инвестиций в инфраструктуру, в том числе в создание удобных узлов пересадки на общественный транспорт, являющихся безопасными, доступными, благоустроенными и привлекательными для пользователей. Тема симпозиума ОПТОСОЗ 2016 года связана с «содействием устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья», что соответствует приоритетной цели 1 ОПТОСОЗ.

14. Цель 1 была принята в январе 2009 года, когда правительства осознавали проблемы, обусловленные глобальным финансовым кризисом. Сложившаяся ситуация требовала активного и комплексного стратегического подхода, основанного на признании важной роли инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья, в целях создания экономических возможностей и рабочих мест.

15. В контексте знаковых событий 2015 года, связанных в первую очередь с принятием Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года и Парижского соглашения в соответствии с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата, мировое сообщество признало необходимость радикальных решений, призванных гарантировать будущее нашей планеты и ее обитателей. В этом историческом контексте поставленная ОПТОСОЗ приоритетная цель 1 приобретает все более важное значение для достижения целей человечества.

С. Межсекторальное сотрудничество

16. Отделы окружающей среды и устойчивого транспорта ЕЭК совместно с Европейским региональным бюро ВОЗ (ЕРБ ВОЗ) осуществляют реализацию ОПТОСОЗ, которая охватывает существующие связи между этими тремя различными секторами, предоставляя таким образом странам платформу для обмена опытом и извлеченными уроками. Приняв Амстердамскую и Парижскую декларации, государства-члены выразили приверженность усилиям по укреплению потенциала в области внедрения политики в секторах транспорта, охраны

здоровья и окружающей среды, которая направлена, среди прочего, на снижение выбросов парниковых газов и атмосферных загрязнителей воздуха транспортного происхождения, а также уровней транспортного шума. ОПТОСОЗ ориентирована на обеспечение экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта и мобильности, которые позволят создать устойчивую городскую среду для каждого.

17. В приоритетной цели 1 содержится ссылка на предлагаемые меры политики в интересах содействия устойчивому экономическому развитию и созданию новых рабочих мест путем инвестиций в транспорт, благоприятный для окружающей среды и здоровья, «направляя ресурсы на: развитие транспортной инфраструктуры, способствующей безопасности, экологической устойчивости и здоровью, а также обладающей максимальным потенциалом для создания рабочих мест (включая железнодорожный и легкорельсовый городской транспорт); внедрение экологически чистого и эффективного общественного транспорта с удобной системой интермодальных связей; меры обеспечения безопасности дорожного движения; инфраструктуру для физически активных и экологически безопасных форм передвижения».

18. В рамках ОПТОСОЗ оформились и/или применяются инструменты и методы, направленные на содействие устойчивому развитию транспорта. Например, разработанные ЕРБ ВОЗ инструменты экономической оценки пользы для здоровья от ходьбы пешком и езды на велосипеде⁶, а также пошаговое руководство по разработке национальных планов действий в области транспорта, окружающей среды и охраны здоровья⁷ способствуют обеспечению активной мобильности и подчеркивают экономические преимущества от достигнутого в результате улучшения состояния здоровья. Со своей стороны Отдел устойчивого транспорта ЕЭК разработал инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), который позволяет проводить оценку деятельности на транспорте, эффективности использования энергии и выбросов CO₂ в контексте различных вариантов возможной политики. Кроме того, в ближайшие несколько лет в рамках ОПТОСОЗ пристальное внимание будет уделяться укреплению соответствующего потенциала по линии недавно учрежденной академии ОПТОСОЗ, равно как за счет разработки общеевропейского генерального плана по велосипедному движению при содействии нового Партнерства ОПТОСОЗ по стимулированию велосипедного движения, а также посредством начала исследования возможностей для создания рабочих мест в таких секторах экологически чистого и благоприятного для здоровья транспорта, как общественный транспорт, велосипедное движение и передвижение пешком. В порядке стимулирования применения при разработке стратегических мер интегрированных и межсекторальных подходов в июле 2014 года отделами окружающей среды и транспорта ЕЭК было также проведено специальное заседание по вопросам транспорта и загрязнения воздуха⁸.

⁶ См. <http://www.heatwalkingcycling.org/>.

⁷ Christian Schweizer, Francesca Racioppi and Leda Nemer (Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2014). Размещено по адресу <http://www.euro.who.int/en/publications>.

⁸ Это мероприятие было организовано в рамках пятидесят второй сессии Рабочей группы по стратегиям и обзору, учрежденной в соответствии с Конвенцией о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния. Дополнительную информацию см. в докладе о ходе совещания Рабочей группы (ECE/EB.AIR/WG.5/112, приложение III); размещено по адресу <http://www.unece.org/index.php?id=33280#/>.

II. Организация симпозиума ОПТОСОЗ 2016 года

A. Предлагаемое содержание

19. Основные направления и приоритеты работы на предстоящие годы в целях улучшения состояния окружающей среды были установлены государствами на восьмой Конференции министров «Окружающая среда для Европы» (Батуми, Грузия, 8–10 июня 2016 года). Одной из двух тем Конференции была «Экологизация экономики». На симпозиуме 2016 года состоится подробное обсуждение того, каким образом экологизация экономики может способствовать улучшению состояния окружающей среды и здоровья человека с учетом приоритетной цели 1 и в то же время стимулировать экономический рост. Доклад об итогах симпозиума будет затем представлен Руководящему комитету ОПТОСОЗ.

20. В этой связи предлагается, чтобы на симпозиуме особое внимание было уделено двум темам в рамках общей темы «зеленая экономика»:

- a) Тема 1: Благоприятные для окружающей среды и здоровья инвестиции;
- b) Тема 2: «Зеленые» рабочие места на транспорте.

21. В докладах, которые будут заслушаны в ходе симпозиума ОПТОСОЗ 2016 года, а также в рамках интерактивного обсуждения на симпозиуме могут быть затронуты следующие вопросы:

- a) Что следует понимать под «зелеными» и устойчивыми инвестиционными стратегиями и как они могут быть всесторонне интегрированы в политику? Как мы можем оценить их потенциал и воздействие?;
- b) Какие тенденции в области инвестиций и финансирования в общеевропейском регионе способствуют обеспечению устойчивых перевозок, сокращению выбросов парниковых газов и загрязнителей воздуха и снижению уровня шума в транспортном секторе?;
- c) Насколько эффективны нынешние стратегии в области финансирования и инвестиций с точки зрения преодоления последствий загрязнения воздуха от транспорта? Что можно сделать для повышения эффективности таких стратегических мер? Какие используются финансовые стимулы и насколько они эффективны?;
- d) Что следует понимать под благоприятными для окружающей среды и здоровья рабочими местами на транспорте?;
- e) Имеется ли общее понимание и полное осознание потенциала экологически чистого и благоприятного для здоровья человека транспорта в плане создания рабочих мест? Каким образом можно улучшить коммуникационный процесс? Какие каналы, средства и способы передачи информации являются наиболее эффективными?;
- f) Каковы приоритеты ОПТОСОЗ с точки зрения стимулирования и поощрения инвестиций и связанной с ними аналитической работы или политики, способствующих уменьшению загрязнения?;

- g) Насколько адекватны существующие методологии расчета отдачи от инвестиций? Как их можно скорректировать в порядке учета соображений охраны здоровья и окружающей среды?;
- h) Как, когда и при каких условиях такие инвестиции являются возможными?;
- i) Что могут сделать правительства, деловые круги и гражданское общество?;
- j) Каковы положительные примеры и передовая практика в этой области?

В. Предлагаемый формат

22. Симпозиум 2016 года состоится в рамках четырнадцатой сессии Руководящего комитета ОПТОСОЗ. Он пройдет в штаб-квартире ВОЗ в Женеве 7 ноября 2016 года с 15 ч. 00 м. до 18 ч. 00 м. и будет обеспечен синхронным переводом (на английский, русский и французский языки). Симпозиум откроется выступлением основного докладчика, а затем состоится тематическое обсуждение, в начале которого будут заслушаны краткие выступления пяти–шести экспертов, после чего последует дискуссия под руководством ведущего.

23. Секретариат представит резюме итогов обсуждений Руководящему комитету на его очередной сессии на следующий день, т.е. 8 ноября. Комитету будет предложено рассмотреть итоги симпозиума 2016 года и вопрос о возможных последующих действиях в контексте ОПТОСОЗ и ее будущей программы работы. Подробная программа работы симпозиума ОПТОСОЗ 2016 года с указанием докладчиков и выступающих будет подготовлена в октябре 2016 года⁹.

⁹ С этим документом можно будет ознакомиться на веб-странице четырнадцатого совещания Руководящего комитета (<http://www.unece.org/index.php?id=40554#/>).