

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

Женева, 21–24 февраля 2017 года

Пункт 4 d) ii) предварительной повестки дня

**Стратегические вопросы горизонтальной политики:****Окружающая среда, изменение климата и транспорт:****Снижение зависимости от углеводородов****и смягчение экологически вредного воздействия****перевозок внутренним транспортом****Использование и дальнейшее развитие инструмента  
«В интересах будущих систем внутреннего  
транспорта» (ForFITS)****Записка секретариата**

На своей сессии, состоявшейся в феврале 2016 года, Комитет по внутреннему транспорту был проинформирован о том, что Отдел транспорта по приглашению Отдела по окружающей среде принял участие в обзоре результативности экологической деятельности (ОРЭД) в Таджикистане, а также о том, что для проведения анализа в главе ОРЭД, посвященной транспорту, будет использован инструмент «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS). Комитет, возможно, пожелает принять к сведению проект основных выводов данного исследования, рассмотренный и одобренный родственным секторальным комитетом, Комитетом по экологической политике, на его сессии в январе 2017 года.

Комитет будет также проинформирован о планах в отношении дальнейшего развития инструмента ForFITS. Комитету предлагается **рассмотреть вопрос о выражении своей поддержки и дать руководящие указания** относительно того, каким образом он хотел бы продолжать использовать и развивать инструмент ForFITS и содействовать этому с учетом его своевременности и актуальности с точки зрения устойчивого развития и предотвращения изменения климата, в частности в свете итогов КС 21, состоявшейся в Париже в декабре 2015 года.

GE.16-21827 (R) 151216 161216



\* 1 6 2 1 8 2 7 \*

Просьба отправить на вторичную переработку



## I. Применение ForFITS в Таджикистане

1. Отдел по окружающей среде ЕЭК провел обзор результативности экологической деятельности (ОРЭД) в Таджикистане. Подготовка раздела, посвященного выбросам CO<sub>2</sub> на транспорте, и соответствующая аналитическая работа осуществлялись под руководством Отдела устойчивого транспорта при поддержке местных консультантов. Были проанализированы реалистичные сценарии возможного сокращения выбросов CO<sub>2</sub>. Результаты исследования были включены в приложение к итоговому докладу об ОРЭД (ECE/CEP/180).

2. Расчетный объем выбросов «от скважины до автомобиля» в секторе транспорта Таджикистана в 2013 году свидетельствует о том, что выбросы грузовых автотранспортных средств были приблизительно на 20% выше по сравнению с выбросами пассажирских транспортных средств (2,5 млрд. кг в сопоставлении с 2,1 млрд. кг).

3. В случае отсутствия каких-либо изменений в политике и ожидаемого экономического роста прогнозы выбросов CO<sub>2</sub> в секторе транспорта Таджикистана указывают на их общее увеличение более чем на 80% к 2030 году по сравнению с 2013 годом, причем грузовые автотранспортные средства по-прежнему будут характеризоваться более высокими уровнями выбросов CO<sub>2</sub>.

4. Проблема Таджикистана заключается в том, что его ожидаемый экономический рост будет, как правило, сопровождаться увеличением объема выбросов CO<sub>2</sub> в результате повышения показателя обеспеченности автотранспортными средствами. В то же время улучшения в структуре парка транспортных средств могли бы содействовать смягчению таких последствий. Полученные результаты продемонстрировали потенциальное влияние повышения эффективности сектора пассажирских перевозок благодаря совершенствованию инфраструктуры общественного транспорта и обновлению парка личных автомобилей. Прогнозы ForFITS на основе этих сценариев показали, что проведение подобной политики способно понизить на 20% нынешний тренд роста объема выбросов в секторе транспорта Таджикистана.

Диаграмма  
**Прогнозируемый объем выбросов CO<sub>2</sub> «от скважины до автомобиля»  
на транспорте в Таджикистане, 2010–2030 годы**

Млрд. кг



*Примечания:* «От скважины до автомобиля» = выбросы CO<sub>2</sub> в результате эксплуатации транспортных средств и выбросы в процессе производства и распределения используемого топлива. Базовый сценарий = отсутствие каких-либо значительных изменений в политике. Обновление парка транспортных средств = средний срок эксплуатации личных пассажирских автомобилей сократится на одну треть к 2030 году. Сдвиг в сторону общественного транспорта = сокращение разрыва между текущими и максимальными значениями индекса пассажирской транспортной системы ЕЭК на 13% к 2030 году. Увеличение доли СПГ = доля личных пассажирских автомобилей на СПГ возрастет до 38% к 2030 году. Совокупное воздействие = совокупный эффект сценариев обновления парка автотранспортных средств и сдвига в сторону общественного транспорта.

5. В целях смягчения воздействия будущих выбросов CO<sub>2</sub> в национальном секторе транспорта Отдел устойчивого транспорта рекомендовал Таджикистану дополнительно изучить относительные затраты на осуществление следующих мер:

- а) снижение среднего возраста парка пассажирских транспортных средств малой грузоподъемности;
- б) создание условий и развитие инфраструктуры, стимулирующих жителей к использованию общественного транспорта.

## II. Программы работы по ForFITS на 2016–2018 годы

6. Отдел устойчивого транспорта подготовил план работы на следующие два года в целях расширения масштабов применения инструмента ForFITS и в целях дальнейшего развития и совершенствования текущей версии модели. Все нижеследующие виды деятельности требуют мобилизации средств для осуществления внебюджетных проектов. Всем заинтересованным сторонам предлагается связаться с секретариатом для обсуждения любого пакета, включающего в себя один/несколько/все из нижеследующих вариантов.

### A. Дальнейшее развитие модели ForFITS

#### 1. Разработка нового модуля в отношении местных загрязнителей

7. Качество воздуха является набирающей силу проблемой с точки зрения окружающей среды и здоровья населения во многих странах, и, несмотря на последние улучшения, транспортный сектор остается одним из важных источников загрязнения. Особое беспокойство вызывает качество воздуха в городах, поскольку подверженность воздействию вредных газов и дисперсных частиц по-прежнему является значительной во всем мире, но особенно в быстрорастущих странах с переходной экономикой. Включение местных загрязнителей в ForFITS позволит создать уникальный глобальный инструмент, который будет охватывать весь спектр выбросов транспорта, парниковых газов (ПГ) и местных загрязнителей воздуха. ForFITS позволяет в настоящее время оценивать ряд мер политики (например, направленных на сокращение спроса на поездки или перераспределение перевозок между видами транспорта), влияние на выбросы как CO<sub>2</sub>, так и местных загрязнителей воздуха, хотя текущая модель обеспечивает количественную оценку только первых. Такое расширение охвата позволит правительствам осуществлять политику в области транспорта, обеспечивающую сведение к минимуму вклада транспортного сектора в изменение климата и загрязнение воздуха одновременно.

#### 2. Разработка нового модуля в отношении внедорожной подвижной техники

8. Выбросы CO<sub>2</sub> внедорожной подвижной техники (ВПТ), такой как сельскохозяйственные тракторы, строительная и горнодобывающая техника, как правило, не учитываются при выборе вариантов политики. В то же время на нее приходится значительный объем выбросов ПГ, и ее вклад в общий объем выбросов CO<sub>2</sub> может значительно возрасти, особенно в странах, характеристики и структура экономики которых благоприятствуют использованию ВПТ. Предпроектная проработка, проведенная благодаря финансированию министерства охраны окружающей среды Канады, подтвердила возможность разработки нового модуля в отношении ВПТ.

#### 3. Разработка нового интерфейса пользователя

9. Визуальную доступность ForFITS можно было бы улучшить за счет создания более удобного и доступного для пользователей интерфейса, который обеспечивал бы простой и интуитивно-понятный способ ввода в ForFITS исходных данных и толкования результатов ForFITS. Например, определяемые пользователем вводные данные будут характеризовать степень жесткости потенциальных стратегий в области транспорта, а показатели их влияния на потребление энергии и выбросы CO<sub>2</sub> будут сразу же обновляться в выходных графиках и таблицах.

## **В. Использование существующей модели ForFITS**

### **1. Учебные занятия**

10. Отдел устойчивого транспорта часто получает запросы от пользователей ForFITS в отношении методики использования данной модели. Некоторые пользователи нуждаются в интенсивном обучении для приобретения навыков использования ForFITS и получения выходных результатов. Руководство для пользователей ForFITS размещено в свободном доступе в Интернете, хотя процесс самостоятельного обучения может быть длительным и трудоемким. Отдел устойчивого транспорта проводит учебные занятия для обучения новых пользователей ForFITS и совершенствования навыков тех, кто уже использует данный инструмент, стремясь к максимально эффективной организации учебного процесса.

### **2. Конкретные виды анализа для конкретных стран**

11. Любая страна может обратиться в Отдел устойчивого транспорта с запросом о проведении подробного анализа с использованием текущей версии ForFITS, с тем чтобы глубже понять комплекс мер, направленных на максимальное сокращение выбросов CO<sub>2</sub> на транспорте. У национальных/местных органов власти запрашиваются данные и информация, необходимые для понимания особых транспортных и социально-экономических характеристик страны и определения значимых сценариев. Стране предоставляется окончательный доклад о будущей активности в транспортном секторе, потреблении энергии и выбросах CO<sub>2</sub> в рамках различных экономических и технологических сценариев и сценариев политики. Эта работа может осуществляться в сочетании с учебными занятиями, упомянутыми выше, с тем чтобы результаты анализа могли быть представлены стране в рамках рабочих совещаний по наращиванию потенциала с целью передачи практического опыта на ее конкретном примере.