

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Восемьдесят вторая сессия**

Женева, 25–28 февраля 2020 года

Пункт 2 предварительной повестки дня

**Экологические вызовы для устойчивого  
внутреннего транспорта****Проект концептуальной записки сегмента высокого  
уровня по вопросам политики на тему: «Экологические  
вызовы для устойчивого внутреннего транспорта»****Записка секретариата***Резюме*

В настоящем документе излагаются концепция и основные темы сегмента высокого уровня по вопросам политики на тему: «Экологические вызовы для устойчивого внутреннего транспорта». В нем также содержится информация о запланированной деятельности, параллельных и иных общественных мероприятиях. Бюро Комитета по внутреннему транспорту на своем заседании в июне 2019 года приняло решение о том, что эта тема будет в центре внимания в рамках дискуссии в группах в первый день работы восемьдесят второй сессии Комитета. Сегмент высокого уровня по вопросам политики завершится принятием декларации КВТ «Совершенствование подходов в области устойчивого внутреннего транспорта с учетом глобальных климатических и экологических вызовов: единый призыв к всеобщим действиям».

**I. Политический контекст****Справочная информация и общее видение**

1. Спустя пять лет после подписания Парижского соглашения по климату и принятия Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций Целей в области устойчивого развития изменение климата и экологические проблемы остаются глобальным вызовом, негативное воздействие которого, выражающееся в ослаблении инфраструктуры, ухудшении доступа и связи, последствиях в области безопасности дорожного движения, а также в других областях, ощущается в каждом из регионов мира. По всей видимости, находящиеся в неблагоприятных условиях и



уязвимые группы населения, в том числе меньшинства, коренные народы, женщины, а также группы населения, которые экономически зависят от сельскохозяйственной продукции и продукции прибрежных районов, будут и впредь испытывать несоразмерные последствия из-за недостаточно активных действий в этой сфере.

2. В то же время внутренний транспорт усугубляет проблему изменения климата, обусловленного отчасти значительным «углеродным следом» этого сектора, и в свою очередь подвергается его негативному воздействию. В этой связи процесс повышения экологичности и энергоэффективности транспорта может способствовать значительному сокращению выбросов углерода в этом секторе и тем самым смягчить наиболее пагубные последствия изменения климата, уменьшив вероятность связанных с этой проблемой сбоев в работе транспорта.

3. Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) располагает уникальными возможностями для внесения вклада в выработку решений, позволяющих резко сократить выбросы, что необходимо для ограничения среднего глобального повышения температуры до менее 1,5 °C. С учетом его роли в области глобального регулирования предлагаемые на этой конференции подходы должны привести к реальным и ощутимым результатам.

## **II. Сегмент высокого уровня по вопросам политики на тему: «Экологические вызовы для устойчивого внутреннего транспорта»**

4. С учетом рекомендаций, вынесенных в ходе дискуссии в рамках Комитета и Бюро, общая тема сегмента по вопросам политики сформулирована следующим образом: «Экологические вызовы для устойчивого внутреннего транспорта». Эта тема позволит осмыслить прошлые достижения Комитета, а также его текущую работу и направления будущей деятельности, заострить внимание на важности его работы и подчеркнуть его будущий потенциал.

5. Проект программы на вторник, 25 февраля 2020 года, включает следующее:

- a) вступительные заявления и презентация публикации по вопросу об адаптации к изменению климата;
- b) основной доклад о важности решения экологических проблем на транспорте и роли Комитета в выработке решений;
- c) три тематических обсуждения в группах (до пяти участников в каждой), после которых будут заслушаны запланированные выступления с мест;
- d) завершение конференции принятием декларации КВТ.

### **A. Открытие, презентация публикации по вопросу об изменении климата и основной доклад**

6. За традиционными вступительными заявлениями последует официальная презентация новаторской публикации по вопросу об адаптации к изменению климата. Затем будет сделан основной доклад о насущной необходимости поиска и стимулирования эффективных решений климатических и экологических проблем, связанных с устойчивым развитием внутреннего транспорта, при одновременном решении вопросов, которые могут возникнуть в процессе адаптации транспортных систем к изменению климата. В нем будет также сделан акцент на стратегической роли Комитета в обеспечении всеобъемлющей платформы для сотрудничества в целях выработки согласованных решений и укрепления международного взаимодействия. Улучшение экологических показателей транспорта, а также повышение доступности, эффективности и безопасности систем внутреннего транспорта имеют первостепенное значение для достижения к 2030 году Целей в области устойчивого развития. КВТ на протяжении длительного времени успешно работает в партнерстве с широким кругом заинтересованных сторон, представляющих государственный и частный сектор, что

обеспечивает реальную, позитивную отдачу. Для преодоления последствий изменения климата и оказания ощутимого воздействия на повседневную жизнь людей и их экономическую деятельность требуется твердая приверженность осуществлению необходимых решительных преобразований существующих систем внутреннего транспорта.

## **В. Обсуждения в группах**

7. Далее состоятся три обсуждения в группах высокого уровня, посвященные важнейшим вопросам политики и регулирования, имеющим непосредственное отношение к решению экологических проблем и борьбе с изменением климата в более широком контексте работы КВТ и его вспомогательных органов. В группах будут обсуждаться следующие темы:

а) изменение климата: роль устойчивого внутреннего транспорта в сокращении выбросов и адаптации;

б) роль транспортных инноваций в эффективном решении экологических и климатических проблем;

в) международное сотрудничество в области климатических и экологических решений и роль КВТ как платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта.

8. В каждой дискуссии будут принимать участие до пяти представителей высокого уровня.

9. Обсуждение в каждой из групп будет проходить под руководством координатора в течение примерно 60 минут и начинаться с кратких выступлений участников (по 5–7 минут каждое). После выступлений участников будут заслушаны запланированные выступления на высоком уровне с мест (до трех минут каждое). После заявлений и выступлений состоится открытая дискуссия.

### **1. Дискуссионная группа I: изменение климата – роль устойчивого внутреннего транспорта в сокращении выбросов и адаптации**

10. Эта группа рассмотрит реальную ситуацию в области изменения климата и экстремальных погодных условий, а также вопрос о нагрузке, которую эти изменения оказывают на целостность и безопасность всех систем внутреннего транспорта, относящихся к компетенции Комитета, а именно: железнодорожного, автомобильного и водного транспорта, а также интермодальных перевозок. С учетом этой экзистенциальной угрозы для человечества КВТ должен быть готов к действиям по двум взаимосвязанным направлениям. Во-первых, этот орган призван играть уникальную регулируемую роль в усилиях государств-членов по сокращению выбросов во всем мире. Во-вторых, он должен играть ведущую роль в оказании поддержки своим членам в деле адаптации всех систем внутреннего транспорта к уже ощущаемым изменениям климата.

11. Согласно статистическим данным Международного энергетического агентства (МЭА) о выбросах CO<sub>2</sub>, на перевозки и производство электричества/теплоэнергии приходится две трети от общего объема выбросов CO<sub>2</sub> и они в равной степени являются причиной практически всего глобального роста выбросов с 2010 года. По оценкам, 28% всех выбросов парниковых газов, связанных с энергетикой, приходится на транспорт, причем основной вклад в этой связи вносит автомобильный транспорт. Если снижения добиться не удастся, то к 2050 году выбросы удвоятся. Вместе с тем Межправительственная группа экспертов по изменению климата (МГЭИК) в 2018 году сообщила, что для ограничения роста средней глобальной температуры до 1,5 °C сверх доиндустриальных уровней доля потребления конечной энергии с низким уровнем выбросов в транспортном секторе должна будет возрасти с всего лишь 5% в 2020 году до 35–65% в 2050 году. КВТ как глобальный регулирующий орган обслуживает и разрабатывает конвенции и соглашения, которые стимулируют поиск инновационных решений этой проблемы. Вместе с тем разве этого достаточно?

12. КВТ должен быть также лидером в содействии адаптации транспорта к изменению климата. В своем специальном докладе об изменении климата и землепользовании за 2019 год МГЭИК отметила разрушительное воздействие экстремальных погодных явлений на инфраструктуру цепочки поставок продовольствия. Наводнения, землетрясения, повреждение дорог в результате сильной жары и других погодных явлений могут блокировать важные транзитные маршруты и создавать проблемы с точки зрения личной и экономической безопасности. Эти проблемы необходимо предвидеть и учитывать при планировании работы и целей КВТ. Меры такого рода особенно важны для развивающихся стран, которые сталкиваются с двойной проблемой, испытывая на себе основные последствия изменения климата при том, что их транспортные системы плохо приспособлены к экстремальным погодным условиям.

13. В рамках этой дискуссионной группы будет рассмотрена тема изменения климата, а также необходимость сокращения выбросов в транспортном секторе. Будут также обсуждены специфические проблемы, которые изменение климата создает для транспортных систем, и меры адаптации, необходимые для решения этого глобального вопроса. Какова же оптимальная практика сокращения выбросов в транспортном секторе? Каким образом КВТ может стимулировать или развивать использование альтернативных видов топлива или транспорта? Какие меры адаптации необходимы для преодоления сбоев в работе транспорта, вызванных экстремальными погодными явлениями, и как в этих мерах реагирования могут учитываться различия в географическом положении, ресурсах и потребностях людей и затрагиваемых районов?

## **2. Дискуссионная группа II: роль транспортных инноваций в эффективном решении экологических и климатических проблем**

14. С учетом результатов дискуссии в первой группе, вторая группа сосредоточит внимание на инновациях, необходимых для эффективного решения экологических и климатических проблем. Она рассмотрит стратегические меры реагирования на технологические изменения и условия создания открытой для инноваций среды, а также вопрос о том, каким образом КВТ может обеспечить международную поддержку в сфере регулирования. К числу актуальных в этой связи относятся следующие темы: ускорение перехода к более экологичным видам транспорта не только на дорогах, но и в контексте других видов внутренних перевозок, расширение использования автоматизированного вождения и автономных транспортных средств и их влияние на безопасность дорожного движения; интеллектуальные транспортные системы и растущее использование информационно-коммуникационных технологий; а также достижения и проблемы в области технологических инноваций.

15. По нынешним оценкам Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), загрязнение окружающего воздуха служит причиной преждевременной смерти 4,2 млн людей во всем мире, главным образом по причине сердечных заболеваний, инсульта, хронической обструктивной болезни легких, рака легких и острых респираторных инфекций у детей. Имеющиеся данные об источниках загрязнения воздуха свидетельствуют о том, что для борьбы с загрязнением воздуха следует сосредоточить усилия на нескольких секторах, включая автомобильный транспорт. Кроме того, в качестве угрозы здоровью людей все чаще воспринимается и шум, создаваемый в том числе и автомобильным транспортом. Чрезмерный шум серьезно вредит здоровью человека.

16. Несмотря на то, что за последние два десятилетия транспортные выбросы загрязняющих веществ в атмосферу в целом сократились благодаря введению значительно более жестких правил в области транспортных средств в результате работы Комитета и его вспомогательных органов, данная проблема сохраняется и требует принятия дополнительных мер.

17. Неудивительно, что в Повестке дня на период до 2030 года содержится настоятельный призыв к действиям по борьбе с загрязнением воздуха. Перечень задач, имеющих отношение к загрязнению атмосферного воздуха, включает:

- задачу 3.9 ЦУР, которая предусматривает существенное сокращение количества случаев смерти и заболевания в результате воздействия загрязнения воздуха;
- задачу 11.2 ЦУР, которая предусматривает обеспечение к 2030 году доступа для всех к безопасным, недорогим, доступным и экологически устойчивым транспортным системам;
- задачу 11.6 ЦУР, которая предусматривает уменьшение негативного экологического воздействия городов на основе улучшения качества воздуха.

18. Работа КВТ способствует инновациям двумя различными способами. Во-первых, КВТ разрабатывает механизмы управления и юридически обязательные международные соглашения, которые позволяют гармонизировать разнородные системы и создать горизонтальные связи, что способствует формированию более эффективных и экологически безопасных транспортных систем. Во-вторых, Комитет поощряет разработку и внедрение новых, более экологичных технологий. Эти два процесса дополняют и подкрепляют друг друга в контексте создания экологически более устойчивого транспортного сектора.

19. Таким образом, КВТ может играть ключевую роль в переговорах с целью принятия более жестких стандартов для автомобильного транспорта или в содействии развитию более чистых источников энергии в целом.

20. КВТ обладает многолетним опытом успешной работы в качестве активного ведущего учреждения и признает надвигающийся климатический кризис в своей стратегии. Глобальная регулирующая роль Комитета позволит ему стать уникальным посредником, способствующим достижению такого прогресса в преобразованиях на транспорте, который необходим для борьбы с климатическим и экологическим кризисами. В рамках группы следует задаться вопросом о том, каким образом Комитет может наиболее эффективно содействовать инновациям. Каким образом он может выявлять передовую практику? Какие достижения следует поощрять? Как Комитет может помочь развивающимся странам совершить рывок, отказавшись от использования менее эффективных технологий?

### **3. Дискуссионная группа III: международное сотрудничество в области климатических и экологических решений и роль КВТ как платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта**

21. **Ни одно из государств – членов Организации Объединенных Наций не в состоянии в одиночку справиться с двойным – как климатическим, так и экологическим – кризисом.** Этим заключительным обсуждением завершится сегмент высокого уровня по вопросам политики, в контексте которого основное внимание будет уделено насущной потребности в активизации международного сотрудничества, нацеленного на поиск эффективных решений в области климата и окружающей среды. Дискуссия в этой группе позволит выявить различные точки зрения и представления мировых лидеров, влияющих на формирование политики, о роли международных институциональных и нормативных рамок в деле совершенствования национального и международного регулирования на внутреннем транспорте при одновременном содействии достижению Целей в области устойчивого развития и осуществлению Повестки дня на период до 2030 года.

22. Таким образом, необходимо рассмотреть важные вопросы политики, особенно с учетом необходимости выполнения обязательств по сокращению глобальных выбросов в транспортном секторе в соответствии с Парижским соглашением (КС-21). Прямыми свидетельствами всемирной приверженности решению этой проблемы являются цель 3 в области устойчивого развития, касающаяся здоровья, цель 7, касающаяся энергии, цель 11, касающаяся устойчивых городов, и цель 13, касающаяся изменения климата. Вместе с тем их реализация пока не достигла должного уровня, который соответствовал бы глобальным надеждам и чаяниям всех поколений.

23. Решения в области управления имеют стратегическое значение для достижения этих целей, и в рамках различных международных органов и инициатив уже приняты масштабные программы действий в надежде на смягчение последствий антропогенного изменения климата. Недавно на Встрече на высшем уровне Организации Объединенных Наций по климату в 2019 году 65 стран и Европейский союз приняли обязательство достичь к 2050 году нулевого чистого уровня выбросов. Европейский союз принял стратегию «Транспорт 2050», в которой поставлена задача отказаться от использования ископаемых видов топлива для транспорта.

24. С момента своего учреждения в 1947 году Комитет по внутреннему транспорту обеспечивает основу для межправительственного сотрудничества и согласованных действий в целях облегчения международных перевозок при одновременном повышении их устойчивости и экологичности. Не существует более наглядного результата этой работы, чем 59 транспортных соглашений и конвенций Организации Объединенных Наций, относящихся к компетенции Комитета и его вспомогательных органов, которые образуют международную стратегическую, правовую и техническую платформу для развития международных автомобильных, железнодорожных, внутренних водных и комбинированных перевозок. Осуществление этих конвенций дополняется такими политическими инструментами, как ForFITS («В интересах будущих систем внутреннего транспорта»), которые способны помочь странам сделать осознанный выбор между имеющимися вариантами и мерами транспортной политики с учетом их воздействия на сокращение выбросов CO<sub>2</sub>.

25. На восемьдесят первой сессии КВТ в 2019 году Комитет принял свою стратегию устойчивого внутреннего транспорта и мобильности на период до 2030 года, на основании которой расширяется сфера деятельности КВТ и в которой предусматривается, что КВТ становится платформой Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта, выполняющей функции, сопоставимые с функциями Международной морской организации (ИМО) или Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Эта стратегия, сгруппированная по четырем основным компонентам, призвана гармонизировать внутренний транспорт в целях содействия развитию устойчивого транспорта и мобильности и открывает реальные возможности для оказания воздействия на транспортные системы во всем мире.

26. Цель дискуссии в этой группе заключается в том, чтобы выявить различные точки зрения и представления мировых лидеров, влияющих на формирование политики, о роли международных институциональных и нормативных рамок в деле совершенствования национального и международного регулирования на внутреннем транспорте при одновременном стимулировании достижения Целей в области устойчивого развития и осуществления Повестки дня на период до 2030 года и Парижского соглашения. Она позволит получить ответы на вопросы, касающиеся роли КВТ в качестве платформы ООН для сотрудничества в области внутреннего транспорта по проблемам изменения климата и окружающей среды. Каким же образом Комитет может содействовать присоединению к правовым документам, стимулирующим устойчивое развитие? Как Комитет может способствовать разработке правил, которые не отставали бы от технических инноваций и учитывали бы новую информацию? Каким образом КВТ может учитывать потребности развивающихся стран или регионов, затрагиваемых по-разному изменением климата?

### **С. Принятие декларации КВТ «Совершенствование подходов в области устойчивого внутреннего транспорта с учетом глобальных климатических и экологических вызовов: единый призыв к всеобщим действиям»**

27. В конце совещания министрам и главам делегаций Договаривающихся сторон будет предложено заявить о поддержке декларации КВТ «Совершенствование подходов в области устойчивого внутреннего транспорта с учетом глобальных климатических и экологических вызовов: единый призыв к всеобщим действиям». В этой декларации содержится единый призыв к всеобщим действиям по борьбе с

чрезвычайными ситуациями, обусловленными изменением климата и окружающей средой, сформулированный с учетом мандатов Комитета. В ней признается актуальность Комитета в качестве одного из основных механизмов для международных усилий по поиску решений этих проблем и содержится призыв к мировым лидерам в области транспорта поддержать и даже усилить поддержку работы Комитета в качестве платформы ООН для внутреннего транспорта на благо мирового сообщества. Самое главное заключается в том, что в декларации озвучен призыв к организаторам глобальных межправительственных мероприятий в области транспорта, начиная со второй Глобальной конференции по устойчивому транспорту, применять принципиально иной подход, признав настоятельную потребность в по-настоящему глобальном подходе, охватывающем *все* виды внутреннего транспорта, с помощью Комитета по внутреннему транспорту.

### **III. Запланированные параллельные мероприятия высокого уровня**

#### **A. Параллельное мероприятие ЕЭК, посвященное поддержанным автомобилям**

28. Цель этого параллельного мероприятия заключается в изучении преимуществ и проблем, связанных с обеспечением доступа к более безопасным и экологически чистым поддержанным транспортным средствам, способствующего устойчивому развитию стран и городов во всем мире. Основные преимущества более безопасных, экологически чистых и энергоэффективных поддержанных транспортных средств выражаются в повышении безопасности дорожного движения, сокращении выбросов (климат и качество воздуха), снижении расхода топлива и экономии затрат (на здравоохранение, спасательные службы, техническое обслуживание транспортных средств, потребление топлива и т. д.). Это параллельное мероприятие будет способствовать углублению понимания потенциальной роли поддержанных транспортных средств в достижении национальных, региональных и глобальных целей, включая задачи, вытекающие из Целей в области устойчивого развития, Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, Глобального рамочного плана действий по обеспечению безопасности дорожного движения и Парижского соглашения по климату.

#### **B. Параллельное мероприятие по безопасности дорожного движения по итогам конференции в Стокгольме (16 ч 30 мин – 18 ч 00 мин, 25 февраля 2020 года)**

29. Цель этого параллельного мероприятия будет заключаться в анализе итогов третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения и мобилизации поддержки работающих с КВТ сторон в рамках усилий по выполнению глобальных задач, связанных с устойчивым преодолением глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. В ходе этого параллельного мероприятия будут продемонстрированы, в частности особая роль и потенциал Фонда по безопасности дорожного движения Организации Объединенных Наций; мобилизующая роль Специального посланника Генерального секретаря Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения; и роль Комитета по внутреннему транспорту как органа, занимающегося международным регулированием, в укреплении национальных систем безопасности дорожного движения. За этим мероприятием сразу же последует коктейль/прием.

## Приложение I

## Проект программы на неделю (24–28 февраля 2020 года)

Понедельник, 24 февраля	15 ч 00 мин – 18 ч 00 мин	Совещание Бюро КВТ – зал IX	Параллельное мероприятие 1: параллельное мероприятие, посвященное подержанным автомобилям, – зал XIX
Вторник, 25 февраля	10 ч 00 мин – 13 ч 00 мин	Сегмент высокого уровня по вопросам политики КВТ, зал XIX	
	13 ч 00 мин – 15 ч 00 мин	Демонстрации КВТ	Перерыв на обед
	15 ч 00 мин – 16 ч 30 мин	Сегмент высокого уровня по вопросам политики КВТ, зал XIX (продолжение)	
	16 ч 30 мин – 18 ч 00 мин	Ежегодная сессия КВТ – закрытое заседание (только для представителей правительств), зал XIX	Параллельное мероприятие 2: безопасность дорожного движения по итогам конференции в Стокгольме, зал XXIV
	18 ч 00 мин – 20 ч 00 мин	Официальный коктейль/прием (Дворец Наций)	
Среда, 26 февраля	10 ч 00 мин – 13 ч 00 мин	Ежегодная сессия КВТ, очередная сессия, зал XIX	
	13 ч 00 мин – 15 ч 00 мин	Перерыв	
	15 ч 00 мин – 18 ч 00 мин	Ежегодная сессия КВТ, очередная сессия (продолжение), зал XIX	
Четверг, 27 февраля	10 ч 00 мин – 13 ч 00 мин	Ежегодная сессия КВТ, очередная сессия (продолжение), зал XIX	
	13 ч 00 мин – 15 ч 00 мин	Перерыв	
	15 ч 00 мин – 18 ч 00 мин	Ежегодная сессия КВТ, очередная сессия (продолжение), зал XIX	
Пятница, 28 февраля	10 ч 00 мин – 13 ч 00 мин	Ежегодная сессия КВТ, очередная сессия (продолжение), зал XIX	
	13 ч 00 мин – 15 ч 00 мин	Перерыв	
	15 ч 00 мин – 18 ч 00 мин	Совещание Бюро КВТ, зал IV	



## Приложение II

### Проект программы

Сегмент высокого уровня по вопросам политики

«Экологические вызовы для устойчивого внутреннего транспорта»

25 февраля 2020 года, 10 ч 00 мин – 16 ч 30 мин, зал XIX

Дворец Наций, Женева

10 ч 00 мин – 10 ч 20 мин	<b>Вступительные заявления, приветственные выступления и официальная презентация публикации по вопросу об изменении климата</b>
10 ч 20 мин – 10 ч 35 мин	<b>Основной доклад</b>
10 ч 35 мин – 11 ч 30 мин	<b>Группа I:</b> <b>Изменение климата – роль устойчивого внутреннего транспорта в сокращении выбросов и адаптации</b> <i>Обсуждение и запланированные выступления (не более трех минут каждое)</i>
11 ч 30 мин – 12 ч 00 мин	<i>Короткий перерыв</i>
12 ч 00 мин – 13 ч 00 мин	<b>Группа II:</b> <b>Роль транспортных инноваций в эффективном решении экологических и климатических проблем</b> <i>Обсуждение и запланированные выступления (не более трех минут каждое)</i>
13 ч 00 мин – 15 ч 00 мин	<b>Обед и параллельные мероприятия/демонстрации</b>
15 ч 00 мин – 16 ч 00 мин	<b>Группа III:</b> <b>Международное сотрудничество в области климатических и экологических решений и роль КВТ как платформы Организации Объединенных Наций для внутреннего транспорта</b> <i>Обсуждение и запланированные выступления (не более трех минут каждое)</i>
16 ч 00 мин – 16 ч 15 мин	<b>Оглашение декларации КВТ и заключительные заявления</b>
16 ч 30 мин – 18 ч 00 мин	<b>Параллельное мероприятие</b> <b>Безопасность дорожного движения по итогам конференции в Стокгольме: следующее десятилетие [зал XXIV: <u>обратите внимание на смену зала</u>]</b>
18 ч 00 мин – 20 ч 00 мин	Прием в ознаменование завершения Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения