



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по статистике транспорта****Семьдесят пятая сессия**

Женева, 24–26 апреля 2024 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

**Европейская экономическая комиссия****Организации Объединенных Наций****Комитет по внутреннему транспорту****и его вспомогательные органы****Стратегия Комитета по внутреннему транспорту  
по сокращению выбросов парниковых газов  
на внутреннем транспорте****Записка секретариата****I. Введение**

1. В этом документе описывается вклад Рабочей группы в Стратегию Комитета по внутреннему транспорту по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте, включенные в Стратегию мероприятия по сбору данных, которые имеют отношение к деятельности Рабочей группы, и их последствия для будущих инициатив Рабочей группы.

2. Вклад Рабочей группы в Стратегию Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) по сокращению выбросов парниковых газов (ПГ) на внутреннем транспорте (далее — Стратегия) представлен в приложении. Его содержание осталось неизменным по сравнению с материалами, которые Председатель Рабочей группы направил в секретариат КВТ в сентябре 2023 года. Следует отметить, что в то время использовалось название «Стратегия КВТ по смягчению последствий изменения климата». Рабочая группа заранее представила настоящие материалы своим членам в рамках неофициальных консультаций. Важно подчеркнуть, что усилия, предлагаемые и необходимые для выполнения дополнительных требований, изложенных в Стратегии, будут зависеть от наличия ресурсов.

3. В разделе II указаны конкретные сегменты Стратегии (согласно версии, изложенной в проекте 1), имеющие особое значение для Рабочей группы. На сессии секретариат проинформирует Рабочую группу об окончательном варианте Стратегии, который будет принят КВТ на его восемьдесят шестой сессии. Кроме того, в случае необходимости секретариат обратит внимание на любые другие элементы Стратегии, которые могут относиться к деятельности Рабочей группы.



4. В разделе IV рассматривается влияние этих элементов на будущую деятельность Рабочей группы. Важно отметить, что данный документ был подготовлен до начала сессии КВТ. Любые последующие изменения или обновления Стратегии, внесенные после опубликования данного документа, будут рассматриваться на сессии Рабочей группы.

## II. Сбор данных, предусмотренный в Стратегии

5. В разделе Стратегии «Стратегические цели по осуществлению стратегии в секторе внутреннего транспорта» указаны следующие цели:

- a. Стимулирование сбора данных, например об активной мобильности и исходных данных о моделях передвижения, которые послужат ориентирами для разработки политики и определения целей;
- b. Поощрение использования согласованных на глобальном уровне показателей для мониторинга прогресса в области декарбонизации сектора внутреннего транспорта; государствам-членам предлагается поддержать разработку и применение следующих рекомендуемых показателей и действий для эффективной оценки прогресса и поддержки осуществления Стратегии.

6. К рекомендуемым ключевым показателям эффективности в секторе внутреннего транспорта для мониторинга выбросов ПГ и влияющих на него факторов относятся:

- a. Выбросы ПГ на внутреннем транспорте (в тоннах CO<sub>2</sub>-эквивалента, в разбивке по видам транспорта);
- b. Интенсивность перевозок (в транспортное средство-км, пассажиро-км, т-км, в разбивке по видам транспорта);
- c. Углеродоемкость (в г CO<sub>2</sub>/т-км или г CO<sub>2</sub>/пассажиро-км, в разбивке по видам транспорта);
- d. Существующая и новая транспортная инфраструктура (в км, в разбивке по типам инфраструктуры);
- e. Количество, местоположение и мощность (где это уместно) объектов инфраструктуры энергоснабжения общего пользования для внутреннего транспорта (в разбивке по видам транспорта и типам энергии).

7. К вспомогательным показателям, которые следует учитывать для сбора дополнительной информации в поддержку осуществления Стратегии, относятся:

- a. Углеродоемкость на отрезке «от скважины до бака»/«от бака до колес» (в г CO<sub>2</sub>/км, в разбивке по видам транспорта и по видам энергии);
- b. Инфраструктура, пригодная для интермодальных/мультимодальных перевозок (в км);
- c. Количество городских терминалов;
- d. Доступность/инклюзивность (процентная доля транспортное средство-км, пассажиро-км, отвечающих принципам доступности/инклюзивности, в разбивке по видам транспорта);
- e. Количество порожних рейсов (в разбивке по видам транспорта);
- f. Средняя скорость движения грузовых поездов (км/ч).

8. В разделе Стратегии «Первоначальный план действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов» перечислены конкретные действия с указанием сроков и ответственных органов. С учетом ограниченности ресурсов и замечаний, высказанных выше, к действиям, касающимся деятельности Рабочей группы, относятся:

- a. Управление данными о выбросах ПГ на внутреннем транспорте (с учетом различных видов транспорта и типов энергии) с указанием 2028 года в качестве целевого срока, а WP.6 в качестве ответственного органа;
- b. Деятельность, направленная на обеспечение эффективной и бесперебойной цифровизации данных и информации о мультимодальных перевозках, и мониторинг достигнутого прогресса с указанием 2040 года в качестве целевого срока. Несмотря на то, что в качестве ответственного органа указана WP.24, WP.6 также рассчитывает, что сможет принять участие в этой работе.

### III. Обсуждение и заключительные замечания

9. Потребности в данных, изложенные в Стратегии, требуют стратегической адаптации со стороны Рабочей группы. В таблице ниже представлен обзор текущего состояния сбора необходимых данных.

#### Состояние сбора необходимых данных, указанных в Стратегии КВТ по сокращению выбросов ПГ на внутреннем транспорте

<i>Необходимые данные, требуемые в соответствии со Стратегией<sup>1</sup></i>	<i>Состояние сбора данных Рабочей группой</i>
5a. Стимулирование сбора данных, например об активной мобильности и исходных данных о моделях передвижения, которые послужат ориентирами для разработки политики и определения целей	Начало обсуждения вопроса о сборе данных, касающихся совместной и активной мобильности, запланировано на семьдесят пятую сессию WP.6 (ECE/TRANS/WP.6/2024/7)
6a. Выбросы ПГ на внутреннем транспорте (в тоннах CO <sub>2</sub> -эквивалента, в разбивке по видам транспорта)	<i>Данные не собираются</i>
6b. Интенсивность перевозок (в транспортное средство-км, пассажиро-км, т-км, в разбивке по видам транспорта)	Данные собираются с помощью Общего вопросника, за исключением сведений о пассажиро-км на внутренних водных путях
6с/7a. Углеродоемкость на отрезке «от скважины до бака»/«от бака до колес» (в г CO <sub>2</sub> /км, в разбивке по видам транспорта)	<i>Данные не собираются</i>
6d. Существующая и новая транспортная инфраструктура (в км, в разбивке по типам инфраструктуры)	Данные собираются с помощью Общего вопросника
6e. Количество, местоположение и мощность (где это уместно) объектов инфраструктуры энергоснабжения общего пользования для внутреннего транспорта (в разбивке по видам транспорта и типам энергии)	В настоящее время осуществляются инициативы по сбору данных об инфраструктуре общего пользования для зарядки электромобилей (ECE/TRANS/WP.6/2024/5). В отношении других видов энергии в настоящее время <i>данные не собираются</i> , однако этот вопрос будет обсуждаться на семьдесят пятой сессии WP.6 (ECE/TRANS/WP.6/2024/6)

<sup>1</sup> Нумерация приводится в соответствии с разделом III.

<i>Необходимые данные, требуемые в соответствии со Стратегией<sup>1</sup></i>	<i>Состояние сбора данных Рабочей группой</i>
7b. Инфраструктура, пригодная для интермодальных/мультимодальных перевозок (в км)	<i>Данные не собираются</i>
7c. Количество городских терминалов	<i>Данные не собираются</i>
7d. Доступность/инклюзивность (процентная доля транспортное средство-км, пассажиро-км, отвечающих принципам доступности/инклюзивности, в разбивке по видам транспорта)	<i>Данные не собираются</i>
7e. Количество порожних рейсов (в разбивке по видам транспорта)	<i>Данные не собираются</i>
7f. Средняя скорость движения грузовых поездов (км/ч)	<i>Данные не собираются</i>
8a. Управление данными о выбросах ПГ на внутреннем транспорте (с учетом различных видов транспорта и типов энергии) с указанием 2028 года в качестве целевого срока	<i>Данные не собираются</i>

10. Несмотря на то, что в настоящее время Рабочая группа не осуществляет сбор некоторых данных, в ряде государств-членов уже проводится сбор соответствующей статистики. Например, Статистическое управление Канады собирает данные о зарядных станциях для электромобилей, станциях для заправки природным газом и водородных заправочных станциях (относится к пункту 6e). Чешское статистическое управление регистрирует долю низкопольных транспортных средств в городах, а Федеральное статистическое управление Швейцарии собирает данные о самостоятельном пользовании общественным транспортом людьми с инвалидностью (относится к пункту 7d). Статистические службы Дании и Нидерландов собирают сведения о выбросах CO<sub>2</sub> на транспорте, в том числе на душу населения (относится к пункту 6a), а в Нидерландах также регистрируется совокупная процентная доля пассажиро-километров, приходящихся на поездки, совершаемые на автомобилях (относится к пункту 6b) (ECE/TRANS/ WP.6/2023/1).

11. Данные о выбросах ПГ (пункты 6a и 8a) могут собираться из ежегодных отчетов, представляемых в национальных докладах о кадастре, а также из докладов общего формата всех Сторон, включенных в приложение I к конвенциям, административное управление которыми осуществляется Рамочной конвенцией ООН об изменении климата (РКИК ООН)<sup>2</sup>. Однако важно отметить, что в этом приложении перечислены не все страны ЕЭК ООН.

12. Кроме того, в соответствии с Парижским соглашением и Расширенными рамками для обеспечения транспарентности действий и поддержки Стороны Парижского соглашения обязаны раз в два года представлять двухгодичные доклады по вопросам транспарентности (ДДТ), причем первое представление этих докладов должно состояться до 31 декабря 2024 года<sup>3</sup>. Эти ДДТ призваны в первую очередь обеспечить транспарентность и согласованность информации по кадастрам ПГ. В этой связи Рабочая группа может рассмотреть возможность использования данных ДДТ для сбора информации о выбросах ПГ на внутреннем транспорте.

<sup>2</sup> <https://unfccc.int/ghg-inventories-annex-i-parties/2023#ref3>.

<sup>3</sup> <https://unfccc.int/biennial-transparency-reports>.

13. Рабочей группе предлагается высказать свои соображения относительно требований к данным, предусмотренных Стратегией КВТ по сокращению выбросов ПГ на внутреннем транспорте, а также высказать свое мнение о подходе Рабочей группы к сбору данных. Кроме того, государствам-членам предлагается поделиться своим опытом сбора данных, перечисленных в таблице, особенно тех, которые в настоящее время не собираются Рабочей группой.

## Приложение

### Вклад Рабочей группы в Стратегию

#### Введение

В мае 2023 года председатель Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) и директор Отдела устойчивого транспорта совместно направили письмо всем председателям рабочих групп. В этом письме всем соответствующим Рабочим группам предлагалось внести свой вклад в разработку новой Стратегии КВТ по смягчению последствий изменения климата (далее «Стратегия»). В частности, были запрошены вклады и мнения, касающиеся следующих разделов Стратегии:

- I. Внутренний транспорт и климат
- II. Концепция и задачи КВТ в области действий по борьбе с изменением климата
- III. Стратегические цели
- IV. Находящиеся в ведении КВТ документы, касающиеся содействия смягчению последствий изменения климата
- IV. План действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов — содействие достижению целей в области климата со стороны КВТ
- V. Перечень приоритетов
- VI. Потребности в ресурсах для осуществления данной Стратегии
- VII. Стратегические партнерства в интересах осуществления данной Стратегии

Важно подчеркнуть, что Рабочая группа по статистике транспорта (WP.6) выполняет свои функции, в первую очередь, осуществляя сбор и анализ данных. WP.6 собирает различные типы данных, относящихся к смягчению последствий изменения климата, например, о переключении перевозок с автомобильного транспорта на железнодорожный и внутренний водный транспорт. Эти данные включают:

- перевозку грузов на международном и национальном уровне автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом;
- национальные пассажирские перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом; и
- статистику транспортных средств в разбивке по видам топлива.

С 2020 года WP.6 также собирает данные о количестве пассажиров метро и трамваев для мониторинга развития городского общественного транспорта как устойчивого вида транспорта.

На своей предыдущей сессии в рамках пункта повестки дня «Транспортные показатели и мониторинг целей устойчивого развития» Рабочая группа решила добавить новые показатели для мониторинга связанных с транспортом целей в области устойчивого развития в регионе ЕЭК. Эти дополнительные показатели включают в себя *«процент новых легковых автомобилей с нулевым уровнем выбросов»* и *«тенденции изменения веса новых легковых автомобилей»*. Также было принято решение начать сбор данных об инфраструктуре для подзарядки электромобилей, чтобы отслеживать развитие инфраструктуры, способствующей рыночному внедрению этих транспортных средств.

В следующем разделе описывается вклад Рабочей группы по каждому из восьми элементов Стратегии, перечисленных выше. Этот документ был направлен Рабочей группе для проведения неофициальных консультаций в сентябре 2023 года с учетом того, что КВТ планировал принять Стратегию в феврале 2024 года на своей

восемьдесят шестой сессии, которая предшествует семьдесят пятой сессии Рабочей группы, запланированной на апрель 2024 года.

## **Основные направления стратегии**

### **I. Внутренний транспорт и климат**

WP.6 предлагает отразить в этом разделе как исторические данные, касающиеся внутреннего транспорта и климата в регионе ЕЭК ООН, так и соответствующие прогнозы на будущее. Чтобы установить надежные базовые показатели для измерения прогресса, крайне важно включить достоверные данные за базовый год. Это позволит обеспечить более точное отслеживание изменений с течением времени и поддержит разработку политики и стратегий, основанных на фактических данных. Большая часть данных уже собираются различными авторитетными организациями, что способствует обеспечению достоверности и надежности информации, используемой для анализа.

### **II. Концепция и задачи КВТ в области действий по борьбе с изменением климата**

WP.6 рекомендует обеспечить непреложное развитие концепции и задач Стратегии на основе данных. Это означает формулирование концепции и задач, которые не только амбициозны, но и опираются на достоверную информацию, что обеспечит возможность осуществления Стратегии и его мониторинга на основе фактических данных.

### **III. Стратегические цели**

WP.6 рекомендует поощрять использование данных для достижения понимания перехода на более экологичные виды транспорта. ЕЭК ООН уже располагает обширными данными в этой области. Сюда можно включить изучение использования общественного транспорта, немоторизованного транспорта и совместной мобильности для перевозки пассажиров, а также любого перехода от автомобильного к железнодорожному и внутреннему водному транспорту для перевозки грузов.

### **IV. Находящиеся в ведении КВТ документы, касающиеся содействия смягчению последствий изменения климата**

Несмотря на отсутствие правовых документов, относящихся к компетенции WP.6, Рабочая группа предлагает продолжить разработку и обслуживание существующих конвенций и соглашений, которые косвенно или напрямую способствуют усилиям по смягчению последствий изменения климата, таких как СМА.

### **V. План действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов — содействие достижению целей в области климата со стороны КВТ**

Рубежные этапы должны быть установлены на 2030, 2040 и 2050 годы в соответствии с Повесткой дня на период до 2030 года и целями по достижению нулевого чистого уровня выбросов ПГ к 2050 году. При разработке этих рубежных этапов следует провести консультации с экспертами и секретариатом WP.6, чтобы обеспечить наличие необходимых данных и учесть их мнение и опыт. Кроме того, рекомендуется проводить среднесрочный обзор каждые пять лет, что позволит вносить коррективы с учетом достигнутого прогресса, изменяющихся обстоятельств и любых новых данных или представлений.

### **VI. Перечень приоритетов**

Учитывая свою вспомогательную роль, основное внимание WP.6 уделяет укреплению потенциала в области сбора и анализа данных. WP.6 готова оказать необходимую помощь и предлагает включить в Стратегию следующие конкретные действия:

- **укрепление потенциала:** наращивание усилий по расширению возможностей государств — членов ЕЭК по сбору данных, особенно тех стран, не входящих в Евростат, которые в настоящее время сталкиваются с трудностями в предоставлении всеобъемлющих данных о транспорте. Это остается важнейшей областью, требующей совершенствования при измерении эффективности транспортных систем и их воздействия на окружающую среду;
- **инициативы в области открытых данных:** содействие открытому доступу к наборам данных, связанных с транспортом, что позволит заинтересованным сторонам, не являющимся государственными органами, проводить более тщательный и всесторонний анализ;
- **гармонизация данных:** поощрение стандартизации методов и параметров сбора данных в государствах — членах ЕЭК для обеспечения сопоставимости и повышения точности трансграничного анализа, особенно в случае введения новых показателей, связанных с изменением климата.

## **VII. Потребности в ресурсах для осуществления данной Стратегии**

Рабочая группа вновь заявляет, что ее основная деятельность связана со сбором и анализом данных, необходимых для оценки прогресса и эффективности Стратегии. Признавая важнейшую роль надежных данных для отслеживании прогресса в достижении стратегических этапов, Рабочая группа решительно выступает за выделение дополнительных людских и финансовых ресурсов для поддержки своей работы. В частности, эти ресурсы должны включать:

- **дополнительный персонал:** секретариату WP.6 следует выделить больше людских ресурсов для ведения работы в условиях расширения масштаба сбора и анализа данных;
- **финансовую поддержку:** предоставление финансирования для расширения возможностей государств — членов ЕЭК ООН по сбору данных, особенно для мониторинга выбросов ПГ, связанных с транспортом.

С помощью этих ресурсов WP.6 стремится более эффективно поддерживать Стратегию в достижении ее целей на каждом запланированном рубежном этапе, усиливая важность основанного на данных подхода к борьбе с изменением климата.

## **VIII. Стратегические партнерства в интересах осуществления данной Стратегии**

WP.6 постоянно сотрудничает с такими уважаемыми учреждениями, как Евростат и МТФ. Для успешного осуществления Стратегии необходимо наладить более тесные отношения с другими организациями, такими как РКИКООН.

---