

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**

Комитет по транспорту

**Седьмая сессия**

Бангкок и онлайн, 23–25 ноября 2022 года

Пункт 3b предварительной повестки дня\*

**Основные вопросы в области транспорта****Экологически устойчивые транспортные системы и услуги****Записка секретариата***Резюме*

В 2019 году на долю транспортного сектора приходилось более 50 процентов от общего объема потребления нефти в Азиатско-Тихоокеанском регионе. На долю этого сектора приходится почти 14 процентов от общего объема выбросов диоксида углерода в регионе, причем основная часть выбросов сектора по-прежнему приходится на дорожные транспортные средства. С 2000 года в этом секторе произошло удвоение общего объема конечного потребления энергии и выбросов диоксида углерода, что обусловлено стремительными темпами роста численности населения и экономическим развитием, а также моторизацией. При сценарии обычной хозяйственно-производственной деятельности объем конечного потребления энергии и объем выбросов диоксида углерода продолжают увеличиваться.

Необходимо ускорить переход транспортного сектора Азиатско-Тихоокеанского региона на экологически устойчивые транспортные инфраструктуру, системы и услуги, а также необходимо принять меры политики и другие меры по развитию низкоуглеродного транспорта, включая декарбонизацию региональной цепочки поставок, обеспечение энергоэффективности транспорта, переход на электромобильность, комплексное развитие городского транспорта и цифровизацию транспорта в регионе. В настоящем документе представлена справочная информация о потенциальных механизмах, актуальных с точки зрения создания механизма регионального сотрудничества для содействия развитию низкоуглеродного транспорта и с точки зрения инициативы по электромобильности, направленной на содействие сокращению транспортных выбросов.

Комитет по транспорту, возможно пожелает дать обратную связь о дальнейших действиях по созданию механизма регионального сотрудничества для содействия развитию низкоуглеродного транспорта и поддержать Азиатско-Тихоокеанскую инициативу по электромобильности, которая поможет сократить выбросы парниковых газов транспортным сектором. Комитет, возможно, также пожелает поделиться актуализированной информацией и изложить отдельные основные моменты, которые касаются национальных, двусторонних и многосторонних политики и инициатив, связанных с экологически устойчивыми транспортными системами и услугами, рассмотреть направления политики, меры и мероприятия, описанные в настоящем документе, и дать секретариату дальнейшие руководящие указания относительно текущих и планируемых мероприятий в поддержку экологически устойчивых транспортных инфраструктур, систем и услуг.

\* ESCAP/CTR/2022/L.1.

## I. Введение

1. В Азиатско-Тихоокеанском регионе по-прежнему наблюдается стремительный рост спроса как на грузовые, так и на пассажирские перевозки. Достигнув нижнего предела в результате последствий пандемии коронавирусной инфекции COVID-19, в 2021 году рост торговли товарами в Азии стремительно пошел вверх. В июне рост торговли достиг 19,7 процента, а в сентябре снизился до 9,7 процента<sup>1</sup>. Согласно прогнозам, в период с 2020 по 2050 год общая численность населения Азиатско-Тихоокеанского региона вырастет на 14 процентов, и при этом ожидается, что показатель роста городского населения составит почти 50 процентов. В 2050 году 66 процентов населения региона будет жить в городах – для сравнения: в 2020 году этот показатель составлял 51 процент. Такое увеличение объемов торговли и численности населения также приведет к росту спроса на транспорт.

2. По прогнозам Международного транспортного форума (МТФ), при сохранении текущей тенденции спрос на пассажирские перевозки в Азии в период с 2015 по 2050 год утроится, в то время как спрос на наземные грузовые перевозки увеличится за тот же период на 200 процентов. Почти половина от общего объема мировых наземных грузовых перевозок (измеряемых в тонно-километрах) будет сосредоточена в Азии. Растущий уровень спроса на транспорт приведет к быстрому увеличению выбросов диоксида углерода. Кроме того, при сценарии обычной хозяйственно-производственной деятельности выбросы диоксида углерода, связанные с транспортом, в период с 2015 по 2050 год увеличатся в Азии на 47 процентов, в то время как в развитых странах благодаря относительно постоянному спросу на транспорт ожидается сокращение выбросов за тот же период<sup>2</sup>.

3. Стремительный рост выбросов диоксида углерода, связанных с транспортом, можно объяснить зависимостью этого сектора от ископаемых видов топлива. В 2019 году в Азиатско-Тихоокеанском регионе 84 процента от общего объема потребления топлива в транспортном секторе приходилось на нефтепродукты<sup>3</sup>. По прогнозам Международного энергетического агентства (МЭА), в 2030 году на нефтепродукты по-прежнему будет приходиться около 75 процентов потребления в сфере транспорта – это связано с ограниченным использованием альтернативных видов топлива в транспортном секторе<sup>4</sup>. Лишь немногие страны региона используют возобновляемые источники энергии для нужд транспорта; на долю таких источников приходится 2 процента от общего объема энергии, потребляемой в транспортном секторе Азиатско-Тихоокеанского региона<sup>5</sup>. Следовательно, роль альтернативных видов топлива в декарбонизации транспортного сектора должна быть усилена, а при выборе топлива в конечном итоге следует опираться на возобновляемые источники энергии.

4. На долю транспортного сектора приходится почти 14 процентов от общего объема выбросов диоксида углерода в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Основная доля выбросов диоксида углерода, связанных с транспортом,

---

<sup>1</sup> Asian Development Bank, *Asian Economic Integration Report 2022: Advancing Digital Services Trade in Asia and the Pacific* (Manila, 2022).

<sup>2</sup> Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) and ITF, *ITF Transport Outlook 2021* (Paris, OECD Publishing, 2021).

<sup>3</sup> Statistics Division, Department of Economic and Social Affairs, “Data visualization portal”, *Energy Balance Visualization*. Доступно по ссылке <https://unstats.un.org/unsd/energystats/dataPortal/> (дата последнего обращения: 1 сентября 2022 года).

<sup>4</sup> IEA, *World Energy Outlook 2021* (Paris, 2022).

<sup>5</sup> Statistics Division, Department of Economic and Social Affairs, “Data visualization portal”, *Energy Balance Visualization*.

приходится на дорожные транспортные средства. В 2019 году в большинстве членов и ассоциированных членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) доля конечного потребления энергии дорожным транспортом составляла более 70 процентов<sup>6</sup>. По данным МЭА, на долю грузового дорожного транспорта приходится гораздо больший объем выбросов диоксида углерода, чем на долю пассажирского дорожного транспорта.

5. В секторе пассажирского транспорта наибольшая доля выбросов от городского пассажирского транспорта приходится на частные транспортные средства. В 2015 году в Азии около 60 процентов от объема выбросов диоксида углерода городским пассажирским транспортом приходилось на частные транспортные средства<sup>7</sup>. В период с 2011 по 2021 год количество проданных легковых автомобилей в Азиатско-Тихоокеанском регионе ежегодно увеличивалось на 3–9% (хотя в период с 2018 по 2020 год оно снизилось из-за пандемии COVID-19)<sup>8</sup>. По прогнозам МЭА, в период с 2020 по 2030 год мировой парк частных пассажирских транспортных средств вырастет более чем на 30 процентов.

6. Описанное выше преобладание дорожного транспорта замедляет темпы повышения энергоемкости транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Показатели энергоемкости транспорта в регионе ЭСКАТО в период с 2000 по 2019 год оставались неизменными, в то время как глобальные показатели энергоемкости транспорта за тот же период неуклонно улучшались (см. диаграмму I). Для достижения целей 7, 9 и 11 в области устойчивого развития необходимо ускорить темпы улучшения показателей.

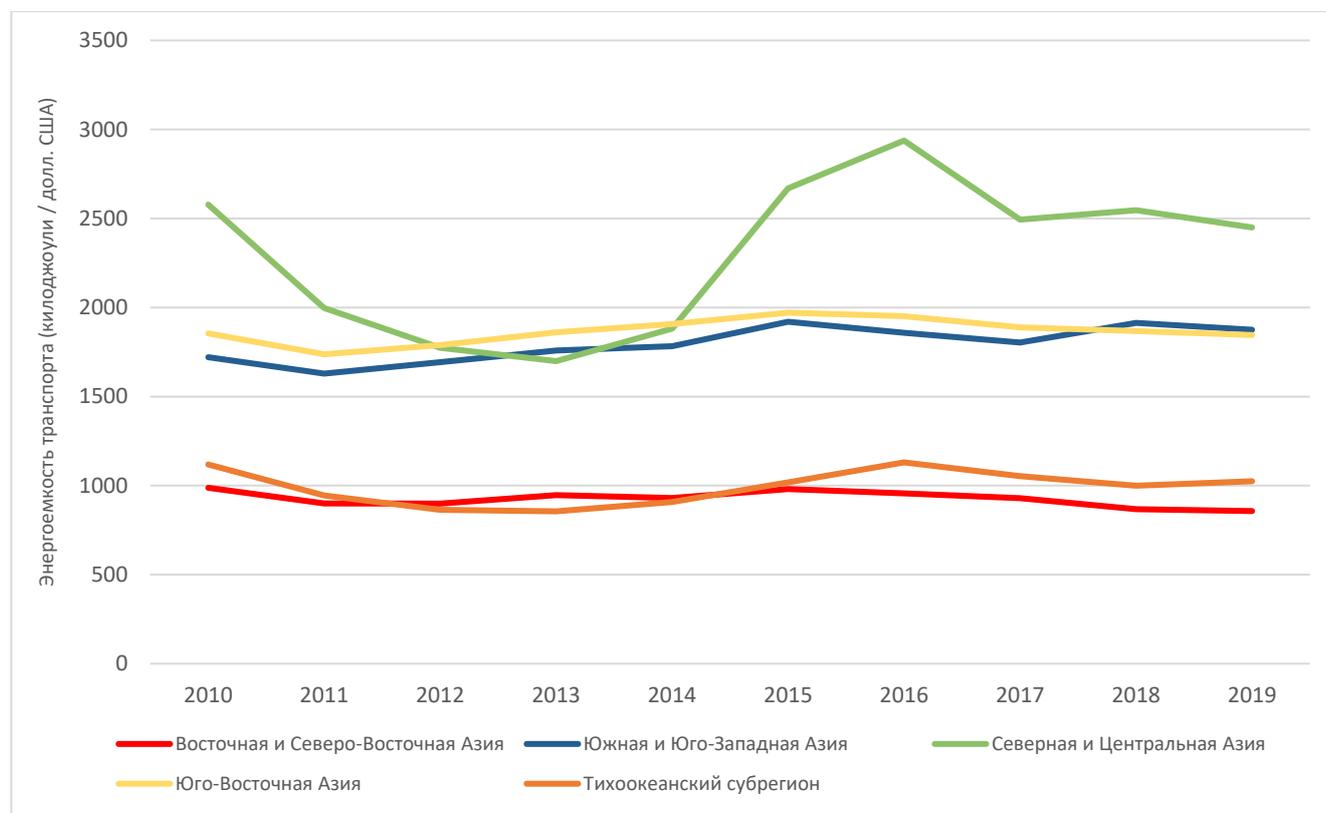
---

<sup>6</sup> Там же.

<sup>7</sup> OECD и ITF, *ITF Transport Outlook 2021*.

<sup>8</sup> Statista, “Number of passenger cars sold in the Asia-Pacific region from 2011 to 2021”.

Диаграмма I  
**Энергоемкость транспорта в членах и ассоциированных членах ЭСКАТО, с разбивкой по субрегионам, 2010–2019 годы**



Источник: МЭА и Всемирный банк.

## II. Ускорение перехода к экологически устойчивым транспортным инфраструктуре, системам и услугам: бег наперегонки с изменением климата

7. Вышеупомянутое ускоренное увеличение спроса на транспорт и рост связанных с ним выбросов ставят под угрозу задачу по декарбонизации, которую, согласно Парижскому соглашению, следует выполнить к 2050 году, и достижение связанных с транспортом целей в области устойчивого развития. Необходимо разработать политику и предпринять действия для содействия переходу к экологически устойчивому развитию. Настоящий раздел содержит информацию о принятых мерах и проведенных мероприятиях в приоритетных областях в соответствии с приоритетами, определенными в Региональной программе действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы).

### A. Декарбонизация региональной цепочки поставок

8. Ожидается, что пандемия COVID-19 не сможет обратить вспять или остановить прогнозируемый рост грузовых перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе в ближайшие десятилетия<sup>9</sup>. Если не принять никаких мер, этот рост будет сопровождаться все более высокими экологическими издержками. В то же время

<sup>9</sup> См. также ESCAP/ESCAP/CTR/2022/2.

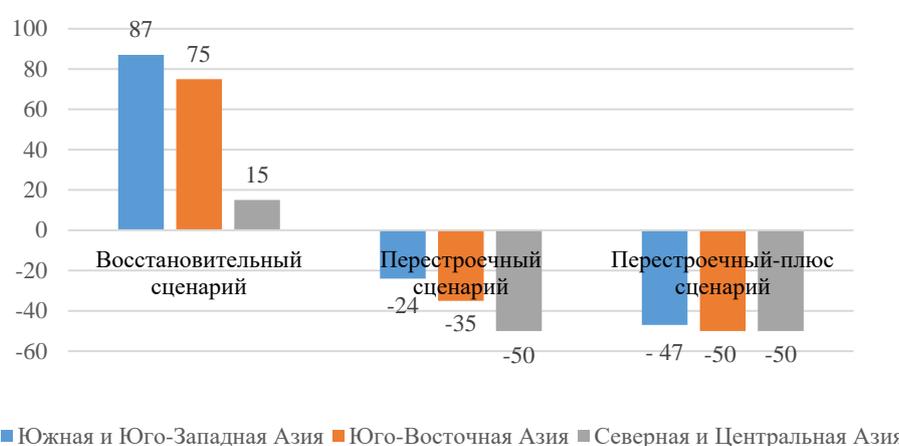
последний анализ показывает, что при наличии надлежащей политики существует возможность отделить экономический рост от дальнейшего увеличения выбросов диоксида углерода.

9. Недавний совместный анализ, проведенный секретариатом ЭСКАТО и МТФ в отношении отдельных субрегионов, а именно: Южной и Юго-Западной Азии, Северной и Центральной Азии и Юго-Восточной Азии, показывает огромный потенциал для декарбонизации грузовых перевозок в регионе к 2050 году (см. диаграмму II).

Диаграмма II

**Прогнозируемое изменение объема выбросов диоксида углерода, связанных с негородскими грузоперевозками, в период 2015–2050 годов, с разбивкой по сценариям**

(в процентах)



*Источники: ITF, ITF North and Central Asia Transport Outlook; ITF Southeast Asia Transport Outlook; ITF South and Southwest Asia Transport Outlook (Paris, 2022) (МТФ, «Прогнозы МТФ в отношении развития транспорта в Северной и Центральной Азии»); «Прогнозы МТФ в отношении развития транспорта в Юго-Восточной Азии»; и Прогнозы МТФ в отношении развития транспорта в Юго-Западной Азии» (Париж, 2022 год).*

10. При восстановительном сценарии (обычной хозяйственно-производственной деятельности) во всех трех субрегионах произойдет резкое увеличение выбросов диоксида углерода: на 15 процентов в Северной и Центральной Азии, на 75 процентов в Юго-Восточной Азии и на 87 процентов в Южной и Юго-Западной Азии. Ситуация коренным образом изменится, если правительства примут меры политики, стимулирующие изменения в поведении пользователей транспорта, внедрение более экологически чистых технологий использования энергии и транспортных технологий, цифровизацию для повышения эффективности транспорта, а также инвестиции в инфраструктуру для содействия достижению целей в области экологического и социального развития (перестроечный сценарий). Такая политика могла бы привести к сокращению выбросов диоксида углерода на 24 процента в Южной и Юго-Западной Азии, на 35 процентов в Юго-Восточной Азии и на 50 процентов в Северной и Центральной Азии. Выбросы во всех трех субрегионах могли бы быть сокращены почти на 50 процентов, если были бы использованы возможности декарбонизации, созданные пандемией, если бы продолжилось действие какого-либо из положительных факторов сокращения спроса, наблюдавшихся во время

пандемии, и если был бы также реализован более масштабный пакет мер по декарбонизации (перестроечный-плюс сценарий)<sup>10</sup>.

11. Декарбонизация грузовых перевозок потребует проведения многочисленных мероприятий по всем направлениям: применения экономических и нормативных инструментов, улучшения инфраструктуры, совершенствования управления операциями и стимулирования инноваций и развития<sup>11</sup>.

12. Существующие институциональные рамки для региональных грузовых перевозок, которые включают в себя сеть Азиатских автомобильных дорог, сеть Трансазиатских железных дорог, «сухие порты» международного значения, а также морскую и интегрированную транспортную связуемость между портами и внутренними районами, могут быть дополнительно использованы для декарбонизации транспортных операций. Кроме того, странам рекомендуется улучшать свои недавно построенные сети автомобильного и железнодорожного транспорта.

13. Использование железнодорожного транспорта в международных грузоперевозках – еще одна значительная возможность для декарбонизации. Хотя расширение использования железнодорожного транспорта уже способствует декарбонизации, можно также декарбонизировать сам железнодорожный транспорт, превратив его в вид транспорта с практически нулевым уровнем выбросов. Поскольку разные железные дороги в Азиатско-Тихоокеанском регионе перевозят разные объемы грузов, используя разные уровни инфраструктуры, не существует единого решения для достижения декарбонизации. В связи с этим секретариат разработал матрицу оценки зрелости в качестве стратегического инструмента для отображения уровня зрелости и возможностей отдельных железных дорог в том, что касается декарбонизации железнодорожного транспорта, в соответствии с четырьмя параметрами: источниками электроснабжения, поддерживающей инфраструктурой, наличием финансирования и приоритетами в области управления<sup>12</sup>.

14. В том, что касается области морского транспорта, реализация глобальных целей по достижению декарбонизации требует более активных национальных и региональных усилий. Секретариат работает с членами и ассоциированными членами ЭСКАТО над распространением информации о лучших и наиболее инновационных инициативах и практиках по декарбонизации судоходства, таких как «зеленые» судоходные коридоры<sup>13</sup>.

15. Наконец, недавние изменения в доставке на этапе первой мили и на этапе последней мили в рамках логистической сети, в том числе вызванные воздействием электронной коммерции и пандемии COVID-19, побудили логистических операторов к созданию новых способов смягчения негативного воздействия их операций на окружающую среду путем расширения складской сети, улучшения экологических характеристик транспортных средств, используемых для доставки, и оптимизации поездок<sup>14</sup>.

---

<sup>10</sup> Подробное описание всех трех сценариев можно найти в публикации ОЭБР и МТФ *ITF Transport Outlook 2021*, pp.184-186.

<sup>11</sup> Примеры мер, реализованных при перестроечном сценарии и перестроечном-плюс сценарии, см. в таблице 2 документа ESCAP/78/16.

<sup>12</sup> ESCAP, “Enhancing shift towards sustainable freight transport in Asia and the Pacific: opportunities through railway decarbonization” (Bangkok, 2021).

<sup>13</sup> См. также ESCAP/ESCAP/CTR/2022/2.

<sup>14</sup> ESCAP, “Green and sustainable logistics network: micro mobility in the first-last mile”, policy brief (Bangkok, 2021).

## В. Энергоэффективность в транспортном секторе

16. В глобальном масштабе спрос на энергию в транспортном секторе растет быстрее, чем в любом другом секторе. Это приводит к увеличению потребления энергии в транспортном секторе, которое будет продолжать расти, преимущественно в странах, не входящих в Организацию экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), а наибольший рост будет наблюдаться в Азии<sup>15</sup>. В Азиатско-Тихоокеанском регионе на долю транспортного сектора приходится 19 процентов от общего объема конечного потребления энергии. В 2019 году было потреблено 33 миллиона тераджоулей энергии; с 2000 года<sup>16</sup> этот объем утроился из-за быстрого роста численности населения и экономического развития.

17. В 2019 году<sup>17</sup> в Азиатско-Тихоокеанском регионе 84 процента от общего объема потребления топлива в транспортном секторе приходилось на нефтепродукты. В то же время 80 процентов от общего числа членов и ассоциированных членов ЭСКАТО полагаются на импорт для удовлетворения своих потребностей в нефти: если большинство азиатских государств-членов импортируют от 15 до 70 процентов потребляемой ими нефти, то среди тихоокеанских островных государств эта доля составляет 100 процентов.

18. Продолжающийся рост потребления энергии транспортным сектором делает этот сектор зависимым от наличия нефти и уязвимым для колебаний цен. Учитывая значительную и растущую долю конечного потребления энергии транспортным сектором, а также зависимость этого сектора от импортируемой нефти, переход на возобновляемые источники энергии позволит решить макроэкономические проблемы, связанные, например, с энергетической безопасностью и платежным балансом. В 2018 году только 11,3 процента от общего объема энергоснабжения в Азиатско-Тихоокеанском регионе приходилось на возобновляемые источники энергии, в то время как в 2000 году этот показатель составлял 15,4 процента<sup>18</sup>. В то же время использование возобновляемых источников энергии для генерации электричества за тот же период почти утроилось, что демонстрирует огромный потенциал возобновляемых источников энергии в регионе для развития электромобильности. Это особенно важно в связи с имевшими место в последнее время колебаниями мировых цен на топливо. Следовательно, повышение энергоэффективности имеет решающее значение, особенно для многих членов и ассоциированных членов ЭСКАТО, которые сильно зависят от импортного топлива. Однако в настоящее время возобновляемые источники энергии составляют лишь небольшую долю в общем объеме энергии, используемой транспортным сектором.

19. Самым экономически эффективным средством сокращения выбросов признается повышение энергоэффективности. Стоимость каждой единицы сэкономленной энергии меньше, чем стоимость генерации такого же количества энергии<sup>19</sup>. Повышение энергоэффективности может снизить конечное потребление энергии и, следовательно, подкрепить расширение использования возобновляемых

<sup>15</sup> United Nations, “Interlinkages between energy and transport”, Accelerating SDG 7. Achievement Policy Brief No. 16 (New York, 2018).

<sup>16</sup> Statistics Division, Department of Economic and Social Affairs, “Data visualization portal”, Energy Balance Visualization.

<sup>17</sup> Там же.

<sup>18</sup> ЭСКАТО, Азиатско-тихоокеанский энергетический портал. Доступен по ссылке <https://asiapacificenergy.org/> (дата последнего обращения: 1 сентября 2022 года).

<sup>19</sup> *Energy Transition Pathways for the 2030 Agenda in Asia and the Pacific: Regional Trends Report on Energy for Sustainable Development 2018* (United Nations publication, 2018).

источников энергии. Снижение энергоемкости на 25 процентов к 2030 году позволит увеличить долю возобновляемой энергии еще на 7 процентов без каких-либо дополнительных инвестиций в возобновляемую энергетику<sup>20</sup>. Однако использование возобновляемых источников энергии в транспортном секторе будет расширяться только в том случае, если страны одновременно будут внедрять действенные меры по повышению энергоэффективности.

20. Некоторые примеры мер по повышению энергоэффективности приведены в таблице 1, которая содержит информацию о передовой практике, в основном из Азиатско-Тихоокеанского региона.

Таблица 1

**Примеры передовой практики, касающейся мер по повышению энергоэффективности**

<i>Мера</i>	<i>Контекст</i>	<i>Воздействие на окружающую среду</i>
Совершенствование стандартов экономии топлива	Повышение средней экономии топлива с помощью нормативных актов, устанавливающих ограничения на расход топлива транспортными средствами или выбросы ими диоксида углерода.	Снижение расхода топлива и, соответственно, сокращение выбросов диоксида углерода в диапазоне значений, составляющих почти 50 процентов, может быть достигнуто за счет технологий транспортных средств, без внедрения дорогостоящих конфигураций силовых агрегатов транспортных средств, таких как в гибридных и электрических транспортных средствах <sup>a</sup> .
Требование о смешивании топлива	Обязательное смешивание низкоуглеродных видов топлива с упором на жидкие и газообразные виды топлива.	Чистый биодизель снижает выбросы парниковых газов на протяжении жизненного цикла более чем на 50 процентов, в то время как топливо, состоящее на 20 процентов из биодизеля, снижает их по меньшей мере на 10 процентов <sup>b</sup> .
Снижение ограничений скорости на автомагистралях	Снижение ограничений скорости на автомагистралях уменьшает износ двигателя и тормозов, что снижает стоимость и частоту технического обслуживания <sup>c</sup> .	Снижение ограничения скорости для автомобилей до 80 км/ч может сократить выбросы диоксида углерода от транспорта на автомагистралях на 30 процентов в долгосрочной перспективе <sup>d</sup> .
Технологии автономного вождения	Внедрение различных степеней автоматизации для обеспечения плавного вождения, повышения эффективности транспортного потока и экономии топлива.	Инновационная программа в Японии, в рамках которой проводятся крупномасштабные эксплуатационные испытания в области автоматизированного вождения, демонстрирует снижение выбросов диоксида углерода на 0,3–0,8 процента <sup>e</sup> .
Программы «зеленой» логистики	Поощрение предприятий к принятию мер, снижающих воздействие их деятельности на окружающую среду, например, с помощью программ обучения экологичному вождению	Экономия топлива для грузовых автопарков может составлять от 3,5 до 30 процентов. Проект, реализованный в Японии в 2013 году, продемонстрировал повышение экономии топлива на 8,7 процента сразу после обучения <sup>f</sup> .

<sup>20</sup> Там же.

<i>Мера</i>	<i>Контекст</i>	<i>Воздействие на окружающую среду</i>
Использование мощностей логистических систем	Онлайн-платформа для развития логистического взаимодействия между компаниями посредством совместного использования активов, таких как транспортные средства и склады.	В Китае онлайн- платформа логистической информации, предоставляющая услуги по обмену информацией о грузоперевозках, помогла автотранспортным компаниям в городе Аньяне снизить процент порожних миль с 53 процентов в 2006 году до 38 процентов в 2008 году <sup>g</sup> .

<sup>a</sup> Association of Southeast Asian Nations (ASEAN), *ASEAN Fuel Economy Roadmap for Transport Sector 2018-2025: With Focus on Light-Duty Vehicles* (Jakarta, 2019).

<sup>b</sup> United States of America, Environmental Protection Agency, *How to Develop a Green Freight Program: A Comprehensive Guide and Resource Manual* (Washington, D.C., 2014).

<sup>c</sup> Там же.

<sup>d</sup> Matthijs Otten and Huib van Essen, “Why slower is better: pilot study on the climate gains of motorway speed reduction” (Delft, CE Delft, 2010).

<sup>e</sup> ESCAP, *Using Smart Transport Technologies to Mitigate Greenhouse Gas Emissions from the Transport Sector in Asia and the Pacific* (Bangkok, 2019).

<sup>f</sup> Leticia Pineda and Yihao Xie, “Truck eco-driving programs: current status in Latin America and international best practices” (Washington, D.C., International Council on Clean Transportation, 2021).

<sup>g</sup> *Review of Maritime Transport 2012* (United Nations publication, 2012).

### **С. Комплексное развитие городского транспорта и общественный транспорт**

21. Системы и услуги общественного транспорта играют ключевую роль в обеспечении сообщения людей с местами, где они работают, живут, играют и учатся. По мере роста экономики стран Азиатско-Тихоокеанского региона ожидается, что в период с 2015 по 2050 год спрос на городской транспорт удвоится. Страны и города сталкиваются с проблемами при попытках расширить свои системы общественного транспорта и повысить эффективность их услуг, чтобы удовлетворить этот растущий спрос. Всего около 34 процентов городского населения Центральной и Южной Азии и около 38 процентов городского населения Восточной и Юго-Восточной Азии имеет удобный доступ к услугам общественного транспорта. Кроме того, городская мобильность затруднена из-за высокого уровня загруженности дорог. Например, в 2021 году многие азиатские города столкнулись с серьезными дорожными заторами: общее время в пути увеличилось на 21–62 процента по сравнению с ситуацией свободного движения.

22. Региону по-прежнему необходимо сосредоточиться на развитии комплексных и экологически устойчивых систем общественного транспорта для улучшения доступности, сокращения уровня загруженности и объема выбросов. Некоторые из мер политики, которые могут быть использованы для повышения экологической устойчивости транспортного сектора, – это меры, направленные на снижение спроса на поездки, развитие систем общественного транспорта, повышение показателя числа пассажиров на транспортное средство, повышение энергоэффективности транспорта, содействие развитию электромобильности и тарификация выбросов углерода.

23. Мероприятие по комплексному моделированию развития транспорта и энергетики может помочь понять воздействие репрезентативных сценариев

политики по сокращению выбросов. Для анализа были отобраны шесть репрезентативных сценариев политики. Они были направлены на содействие следующему: снижению спроса на транспорт, развитию общественного транспорта, каршерингу, повышению энергоэффективности, электромобильности и тарификации выбросов углерода<sup>21</sup>.

24. Сценарий каршеринга показал снижение выбросов диоксида углерода на 20 процентов к 2050 году. Сокращение спроса на транспорт, напротив, привело к снижению выбросов диоксида углерода менее чем на 10 процентов к 2050 году. Это дает основания предполагать, что политика, основанная на избегании определенных действий в сочетании с переходом к определенным действиям, будет иметь умеренный эффект с точки зрения сокращения выбросов. Однако эти стратегии потребуют меньшего объема инвестиций по сравнению с мерами, направленными на изменение поведения.

25. Сценарий политики внедрения электромобильности продемонстрировал наиболее значительный потенциал сокращения выбросов, равный 72-процентному сокращению выбросов диоксида углерода к 2050 году. Сценарий политики повышения энергоэффективности показал снижение выбросов диоксида углерода на 66 процентов к 2050 году по сравнению со сценарием обычной хозяйственной деятельности. Хотя эти стратегии весьма эффективны, они зависят от технологий, требуют более значительных инвестиций и обычно ограничиваются национальными и местными возможностями по внедрению технологий.

26. Для поощрения внедрения электромобильности в Азиатско-Тихоокеанском регионе секретариат инициировал мероприятия по оказанию стратегической поддержки переходу к электромобильности на общественном транспорте и предложил Азиатско-Тихоокеанскую инициативу по электромобильности в качестве одного из способов решения проблем, возникающих при реализации политики и действий, направленных на расширение внедрения электромобильности (см. также пункты 37–46, изложенные ниже).

#### **D. Более широкое внедрение устойчивых «умных» транспортных систем**

27. Использование цифровых технологий также может способствовать повышению эффективности транспортных систем. По сути, за последние несколько десятилетий транспортные системы значительно изменились. Например, цифровые технологии использовались в рамках Сети «умных» городов Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) для решения проблем городского движения и обеспечения экономически эффективных вариантов мобильности. Кроме того, применение систем управления автобусами, автоматического сбора платы за проезд и информации о пассажирах, автоматического определения местоположения транспортных средств и систем автоматического учета пассажиров может упорядочить поездки и повысить их эффективность, позволяя предоставлять информацию о времени прибытия и отправления и местонахождении в режиме реального времени.

28. Хотя в 2020 году выбросы диоксида углерода в транспортном секторе сократились более чем на 10 процентов в результате воздействия мер, связанных с COVID-19, в 2021 году спрос на транспорт восстановился и, как ожидается, продолжит расти. На долю частных транспортных средств по-прежнему приходится наибольшая доля выбросов диоксида углерода, связанных с транспортом, поскольку такие транспортные средства обладают сравнительным

---

<sup>21</sup> *Review of Developments in Transport in Asia and the Pacific 2021: Towards Sustainable, Inclusive and Resilient Urban Passenger Transport in Asian Cities* (United Nations publication, 2021).

преимуществом предоставления удобного обслуживания в формате «от двери до двери», чего не может сделать общественный транспорт. По этой причине в рамках концепции «умных» транспортных систем возникла «умная» мобильность, призванная обеспечить индивидуализированные и ориентированные на пользователя услуги, с тем чтобы удовлетворить потребности лиц, совершающих поездки, и поощрять маятниковых мигрантов к тому, чтобы сократить использование личного транспорта. Для содействия пониманию преимуществ «умной» мобильности ЭСКАТО описала эту концепцию как «комплексные ориентированные на пользователя транспортные системы и услуги, которые могут сделать передвижение более безопасным, разумным и экологичным при помощи использования инновационных технологий»<sup>22</sup>. Понятие ««умная» мобильность» включает различные услуги, включая каршеринг, райдшеринг (организация поездки нескольких пассажиров-попутчиков автомобилем райдшеринговой компании, такой как, например, UberPool, с помощью онлайн-сервисов поиска попутчиков, который связывает потенциальных пассажиров с водителями), карпулинг (схоже с райдшерингом, но водители при этом не являются лицами, нанятыми третьей стороной ни в качестве наемных профессиональных водителей, ни в качестве независимых подрядчиков; сервис не ориентирован на получение прибыли), райдхейлинг (организация поездок при помощи использования онлайн-приложений такси, водители которых нанимаются при этом коммерческой компанией, такой, как, например, Uber или Grab, и получают доход от поездок), платформу «мобильность как услуга», персональную мобильность и транспорт, отвечающий реальным потребностям людей.

29. «Умная» мобильность перестраивает традиционную парадигму, внося коренные преобразования в сложившуюся систему частного транспорта, общественного транспорта и паратранзита. Хотя «умная» мобильность является относительно новой концепцией, некоторые страны уже внедрили соответствующие инициативы. Например, в Австралии многие частные компании конкурируют за предоставление услуг в области каршеринга и райдшеринга. Одна крупная компания по райдшерингу оказывает услуги в 40 городах. С 2017 года в Австралии было реализовано 36 проектов по развитию транспорта, ориентированного на реальные потребности людей, и эти проекты получили положительные отзывы. В рамках одного проекта в Южной Австралии в первый месяц работы сервиса услугой воспользовались более 4000 пассажиров. Услуги «умной мобильности» также довольно популярны в Китае. По состоянию на июль 2018 года в Китае насчитывалось 49 компаний, предоставляющих услуги по райдхейлингу, и 20 операторов каршеринга, задействующих более чем 40 000 транспортных средств – эти компании расположены в крупных городах.

30. Страны Юго-Восточной Азии также внедрили концепцию «умной» мобильности. Сингапур является мировым лидером в области инициатив по созданию «умного» транспорта и стремится развивать различные услуги «умной» мобильности в рамках стратегического плана ««Умная» мобильность – 2030». В 2020 году в долине Кланг (Малайзия) более 20 000 зарегистрированных пользователей использовали более 300 транспортных средств для каршеринга. В марте 2020 года услуги по райдшерингу были легализованы в Таиланде. Кроме того, в крупных городах Таиланда был внедрен шеринг электроскутеров: в 2019 году в одном особенно престижном жилом районе Бангкока в рамках 500–600 ежедневных поездок использовалось около 200 электроскутеров. Аналогичные тенденции наблюдаются и в Северо-Восточной Азии. Например, в Сеуле вблизи более чем 100 станций метро стали доступны услуги по шерингу электроскутеров, что привело к введению в эксплуатацию более чем

<sup>22</sup> ESCAP, *Increasing the Use of Smart Mobility Approaches to Improve Traffic Conditions in Urban Areas in South-East Asia: Policy Guidelines* (Bangkok, 2022).

20 компаниями более 50 000 электроскутеров и электровелосипедов. Несколько частных компаний также предприняли попытки внедрить в Республике Корея концепцию «мобильность как услуга», подписав деловое соглашение с органами управления общественным транспортом.

31. Популяризация вариантов «умной» мобильности позволяет сократить выбросы диоксида углерода за счет уменьшения числа личных транспортных средств на дорогах. Анализ затрат и выгод, проведенный в Австралии, дает основания предполагать, что использование одного транспортного средства в рамках каршеринга эквивалентно ежегодному уменьшению числа частных транспортных средств на дорогах приблизительно на 13 единиц, что ведет к положительному воздействию с точки зрения достижения экологических целей. В Сингапуре сервис каршеринга электромобилей помог сократить в 2018 году выбросы диоксида углерода на 480 тонн. Велшеринг также имеет экологические преимущества. В Шанхае (Китай) велшеринг привел в 2016 году к сокращению использования бензина на 8 358 тонн и снижению выбросов диоксида углерода и оксидов азота на 25 240 тонн и 64 тонны соответственно.

32. Последние достижения в области цифровых технологий также способствовали тому, что данные стали использоваться в транспортных услугах по-новому. Большие данные, связанные с транспортом, являются показательным примером, который быстро завоевал интерес. Точные данные крайне важны для предоставления людям эффективных транспортных услуг. Кроме того, для того чтобы решить, какой тип стратегий управления дорожным движением следует внедрить для снижения выбросов диоксида углерода, необходимо проанализировать разнообразную подробную информацию о тенденциях в области поездок, сегментах транспортных потоков и социально-экономических факторах. Анализ множественных данных может быть использован для выявления слабых мест в плане доступности и связуемости, существующих в сфере услуг общественного транспорта. В знак признания того факта, что связанные с транспортом большие данные могут обеспечить беспрецедентные преимущества с точки зрения повышения качества услуг, в Азиатско-Тихоокеанском регионе был проведен ряд испытаний (см. таблицу 2).

Таблица 2

**Примеры использования больших данных, связанных с транспортом, в Азиатско-Тихоокеанском регионе**

<i>Примеры</i>	<i>Основное использование больших данных</i>	<i>Главные цели</i>
Австралийская сеть инфраструктуры исследований проблем городов (Австралия)	Оценка проектов	Повышение эффективности
Система управления дорожным движением в городах (Китай)	Мониторинг и организация дорожного движения	Повышение эффективности и удобства
Транспорт, отвечающий реальным потребностям людей, опирающийся на данные об использовании услуг такси (Япония)	Организация фиксированных маршрутов	Повышение эффективности и доступности
Ночной автобус Сеула (известный как автобус для «сов») (Республика Корея)	Организация маршрутов по требованию	Повышение эффективности и удобства

Примеры	Основное использование больших данных	Главные цели
Программа повышения качества автобусного сообщения (Сингапур)	Организация фиксированных маршрутов	Повышение эффективности и удобства

*Источник: ESCAP, Increasing the Use of Smart Mobility Approaches to Improve Traffic Conditions in Urban Areas in South-East Asia: Policy Guidelines (Bangkok, 2022) (ЭСКАТО, «Расширение использование подходов на основе «умной» мобильности с целью улучшения ситуации с дорожным движением в городских районах Юго-Восточной Азии – руководящие принципы в области политики») (Бангкок, 2022 год).*

33. Учитывая огромный потенциал, которые «умная» мобильность и большие данные в области транспорта открывают для решения транспортных проблем, необходимо поощрять своевременные меры политики, с тем чтобы максимально использовать преимущества таких мобильности и данных и их вклад в устойчивое развитие. Необходимо определить и конкретизировать потребность в «умной» мобильности в отдельно взятой стране; затем следует определить приоритетность услуг, разработать национальные планы и стратегии и использовать большие данные, связанные с транспортом, для подкрепления этих планов и стратегий. На субрегиональном и региональном уровнях следует разработать всеобъемлющие «дорожные карты», включая стратегии, для поощрения сотрудничества, взаимодействия и согласования стратегических направлений между странами.

### **III. На пути к экологически устойчивым транспортным системам и услугам: продвижение вперед**

34. Как уже было упомянуто, Региональная программа действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) определяет множество отправных точек для ускорения развития низкоуглеродного транспорта и мобильности в регионе, начиная от декарбонизации грузовых перевозок, повышения энергоэффективности в транспортном секторе, интеграции развития городского и общественного транспорта и применения подходов на основе «умной» мобильности и других соответствующих технологий. Необходимо приложить согласованные усилия для реализации этих мер и поддержки регионального и многостороннего взаимодействия с помощью соответствующего анализа данных и политики, а также инструментов технической помощи.

35. Среди ключевых приоритетов, определенных в Региональной программе действий, – создание механизма регионального сотрудничества для содействия развитию низкоуглеродного транспорта и оказание членам и ассоциированным членам помощи в разработке политики и стратегий, которые активизируют меры, связанные с транспортом, для выполнения региональных и глобальных экологических обязательств, включая ускорение перехода на электромобильность. Эти меры заложат основу для содействия получению синергического эффекта от деятельности членов и ассоциированных членов и ключевых заинтересованных сторон в интересах развития экологически устойчивых транспортных систем и услуг.

36. В целях углубления регионального сотрудничества для содействия развитию низкоуглеродного и безуглеродного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе путем обмена опытом, информацией и передовой практикой, а также для выявления общих интересов и приоритетов в области политики, секретариат содействует созданию такого механизма регионального сотрудничества и разрабатывает концепцию Азиатско-Тихоокеанской

инициативы по электромобильности. Соответствующий контекст, цели и запланированные мероприятия, а также обновленная информация о прогрессе изложены ниже.

#### **А. Азиатско-Тихоокеанская инициатива по электромобильности**

37. Потенциал электромобильности признан на глобальном, региональном и национальном уровнях. На своей третьей сессии, проходившей в Глазго (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии), с 31 октября по 13 ноября 2021 года, Конференция Сторон, действующая в качестве совещания Сторон Парижского соглашения, приняла Глазговский климатический пакт в котором признала, что сдерживание глобального потепления в пределах, ограничивающихся 1,5°C, требует быстрого, глубокого и устойчивого сокращения глобальных выбросов парниковых газов, включая глобальные выбросы диоксида углерода<sup>23</sup>. Также в Глазго прозвучали призывы ускорить переход на электрические транспортные средства<sup>24</sup>. Если рассматривать региональный уровень, Региональная программа действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) включает мероприятия, связанные с политикой в области развития городского общественного транспорта, касающейся электрических транспортных средств, и переходом на экологически чистые энергетические технологии для содействия сокращению выбросов, связанных с транспортом. Переход на возобновляемые источники энергии за счет внедрения электромобильности и совершенствование общественного транспорта – две из ключевых транспортных стратегий, перечисленных в определяемых на национальном уровне вкладах стран Азии.

38. Электрификация систем городского общественного транспорта может ускорить сокращение выбросов, связанных с транспортом. Некоторые страны Азии имеют серьезные преимущества благодаря большой доле возобновляемых источников энергии в их энергобалансе, что может подкреплять внедрение электромобильности, повышать энергетическую безопасность и способствовать экономии иностранной валюты за счет сокращения импорта ископаемых видов топлива. Ускорение развития электрического общественного транспорта при одновременном использовании возобновляемых источников энергии внесет огромный вклад в выполнение задачи по декарбонизации к 2050 году. Такая мера также рассматривается как «сбор низко висящих плодов» не только потому, что общественный транспорт ежедневно преодолевает большие расстояния, но и потому, что общественный транспорт часто контролируется или регулируется правительством, что открывает возможности для влияния на развитие такого транспорта.

39. Несмотря на вышеупомянутые преимущества, многие страны Азиатско-Тихоокеанского региона проводят политику, ориентированную либо на частные автомобили, либо на электрические двух- и трехколесные транспортные средства. Более того, в этих странах отсутствуют комплексная политика и стратегия, направленные на выполнение обязательств, принятых в рамках определяемых на национальном уровне вкладов. Сохраняется возможность разработки краткосрочных, среднесрочных и долгосрочных комплексных политики и стратегий, ориентированных на парки общественного транспорта и транспортные средства с большим пробегом.

40. Несмотря на потенциальные преимущества электромобильности, усилия по электрификации городского общественного транспорта наталкиваются на многие проблемы, включая следующие: высокие первоначальные затраты, отсутствие

---

<sup>23</sup> FCCC/PA/CMA/2021/10/Add.1, решение 1/CMA.3.

<sup>24</sup> См. <https://ukcop26.org/wp-content/uploads/2021/11/COP26-Presidency-Outcomes-The-Climate-Pact.pdf>.

стандартизированной и совместимой зарядной инфраструктуры, несовершенные технологии утилизации и переработки аккумуляторов, а также нехватку человеческих ресурсов и институционального потенциала. Для национальных правительств электрические транспортные средства также создают новые проблемы с точки зрения управления городским хозяйством и фискальной политики. Однако некоторые страны региона успешно преодолели эти трудности и добились прогресса в продвижении и использовании электрических и гибридных транспортных средств. Так, например, правительства Индии, Китая, Республики Корея, Сингапура, Таиланда и Японии начали разрабатывать политику, направленную на стимулирование производства и использования электрических и гибридных транспортных средств.

41. Для ускорения перехода на электромобильность потребуются прочные рамочные основы фискальной, нормативной и инфраструктурной политики, а также участие всех, кто вовлечен в развитие экосистем электрических транспортных средств, включая производителей, разработчиков зарядной инфраструктуры и технологий, финансистов, специалистов по кадрам и потребителей. Страны Азиатско-Тихоокеанского региона также имеют возможность поделиться своим опытом и извлеченными уроками.

42. Глобальная программа по электромобильности, реализуемая под эгидой Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде<sup>25</sup>, Инициатива МЭА по развитию электрических транспортных средств<sup>26</sup> и партнерство по ускоренному внедрению автобусов с нулевым уровнем выбросов, действующее под эгидой Международного совета по экологически чистому транспорту<sup>27</sup>, являются примерами платформ взаимодействия в области электромобильности. В городах Азии существует огромный диапазон общественного транспорта с различными характеристиками, например, наблюдаются высокая доля двух- и трехколесных транспортных средств, множество форм паратранзита, ограниченные варианты общественного транспорта во многих развивающихся городах и высокая доля активной мобильности (ходьба или езда на велосипеде). Такое разнообразие создает потребность в разработке комплексных систем общественного транспорта, использующих различные виды транспорта. Страны Азии также находятся на разных этапах развития общественного транспорта, что дает возможность планировать экологически устойчивые системы общественного транспорта и инициировать реформы.

43. Учитывая различия в структуре общественного транспорта стран Азиатско-Тихоокеанского региона, региональный форум по взаимодействию в области электромобильности мог бы способствовать обмену опытом и коллегиальному обучению, а также оказанию поддержки на уровне политики странам, переходящим на электромобильность. Заинтересованным сторонам, участвующим в планировании и эксплуатации систем общественного транспорта, включая правительство, частный сектор, научно-академические круги, а также международные и региональные организации, следует работать вместе, чтобы ускорить этот переход.

44. В этом контексте предлагается Азиатско-Тихоокеанская инициатива по электромобильности, направленная на ускорение перехода общественного транспорта в регионе на электромобильность. Инициатива будет способствовать укреплению регионального сотрудничества и предоставит возможности для коллегиального обучения и обмена опытом между заинтересованными сторонами

<sup>25</sup> См. [www.unep.org/explore-topics/transport/what-we-do/global-electric-mobility-programme](http://www.unep.org/explore-topics/transport/what-we-do/global-electric-mobility-programme).

<sup>26</sup> См. [www.iea.org/programmes/electric-vehicles-initiative](http://www.iea.org/programmes/electric-vehicles-initiative).

<sup>27</sup> См. <https://theicct.org/initiatives-partnerships/zebra>.

из частного и государственного сектора, работающими в сфере электромобильности. В рамках этой инициативы предполагается осуществить, в частности, следующие мероприятия: регулярные форумы по электромобильности, разработку и распространение информационных продуктов по экосистемам электромобильности и поддержку стран Азиатско-Тихоокеанского региона в укреплении потенциала для разработки национальных политики и стратегий в области электромобильности.

45. Участие в инициативе будет осуществляться на добровольной основе. В инициативе смогут принять участие все члены и ассоциированные члены ЭСКАТО, а также заинтересованные стороны из государственного и частного сектора, работающие в области электромобильности. Встречи на региональном, субрегиональном и национальном уровнях между участниками будут проводиться регулярно: не реже одного раза в год.

46. Концепция Азиатско-Тихоокеанской инициативы по электромобильности была представлена и поддержана на национальных семинарах по электромобильности, проведенных в Грузии<sup>28</sup>, Непале<sup>29</sup> и Лаосской Народно-Демократической Республике<sup>30</sup>, которые были организованы в рамках проекта технического сотрудничества по ускорению перехода общественного транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе на электромобильность. Участники Регионального совещания по вопросам справедливого перехода на низкоуглеродную мобильность в Азиатско-Тихоокеанском регионе<sup>31</sup>, которое состоялось в Бангкоке и онлайн 10–11 августа 2022 года, поддержали предложение, касающееся Азиатско-Тихоокеанской инициативы по электромобильности. Ряд стран и организаций выразили заинтересованность в участии в предлагаемой инициативе и в сотрудничестве в ее рамках.

## **В. Механизм регионального сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта**

47. Принятие в 2015 году Парижского соглашения создало политический импульс для смягчения последствий изменения климата во всех секторах и привело к тому, что государства представили свои планы действий по борьбе с изменением климата, известные как определяемые на национальном уровне вклады. Цель Парижского соглашения – удержание глобального потепления на уровне намного ниже 2°C, а предпочтительно – в пределах 1,5°C по сравнению с доиндустриальным уровнем. Из 194 стран, представивших свои определяемые на национальном уровне вклады, 98 процентов упомянули транспорт, 81 процент включают ссылки на меры в области транспорта и только 17 процентов установили конкретные целевые показатели сокращения выбросов диоксида углерода, связанных с транспортом<sup>32</sup>. Определяемые на национальном уровне вклады государств —членов ЭСКАТО в основном направлены на содействие развитию общественного автобусного транспорта, альтернативных источников энергии и электромобильности. Поскольку ожидается, что государства будут повышать свои целевые показатели каждые пять лет в соответствии с пятилетним циклом, предусмотренным Парижским соглашением, существуют возможности для активизации мер по смягчению последствий изменения климата в транспортном секторе. Реализация Парижского соглашения потребует проведения экономических и социальных реформ во всех секторах, включая

<sup>28</sup> См. [www.unescap.org/events/2022/national-consultation-workshop-transitioning-electric-mobility-public-transport](http://www.unescap.org/events/2022/national-consultation-workshop-transitioning-electric-mobility-public-transport).

<sup>29</sup> См. [www.unescap.org/events/2022/national-consultative-workshop-strategy-electrification-public-transport-nepal](http://www.unescap.org/events/2022/national-consultative-workshop-strategy-electrification-public-transport-nepal).

<sup>30</sup> См. [www.unescap.org/events/2022/national-workshop-transitioning-electric-mobility-lao-peoples-democratic-republic](http://www.unescap.org/events/2022/national-workshop-transitioning-electric-mobility-lao-peoples-democratic-republic).

<sup>31</sup> См. [www.unescap.org/events/2022/regional-meeting-just-transition-low-carbon-mobility-asia-and-pacific](http://www.unescap.org/events/2022/regional-meeting-just-transition-low-carbon-mobility-asia-and-pacific).

<sup>32</sup> ITF, “How serious are countries about decarbonising transport?”. Доступно по ссылке [www.itf-oecd.org/ndc-tracker/en](http://www.itf-oecd.org/ndc-tracker/en).

транспортный сектор, на который приходится 24 процента от общемирового объема прямых выбросов диоксида углерода от сжигания топлива<sup>33</sup>. Будучи одним из самых быстрорастущих секторов, осуществляющих выбросы диоксида углерода, транспортный сектор в настоящее время не достиг прогресса, необходимого для выполнения целевого показателя по декарбонизации к 2050 году. Несмотря на значительную роль, которую транспортный сектор мог бы сыграть в смягчении последствий изменения климата, министерства транспорта обычно не принимают непосредственного участия в процессе разработки определяемых на национальном уровне вкладов, что можно объяснить отсутствием институциональных механизмов для вовлечения в этот процесс заинтересованных сторон и директивных органов, работающих в сфере транспорта.

48. Спрос на пассажирские перевозки будет расти наиболее значительным образом в Азиатско-Тихоокеанском регионе, где ожидаются самые высокие темпы роста численности населения и роста экономики. В Азиатско-Тихоокеанском регионе также наблюдается высокий спрос на грузовые перевозки автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, а также на внутренние морские и авиационные перевозки. Кроме того, в Азиатско-Тихоокеанском регионе наблюдается наиболее высокий спрос на городской транспорт: на долю этого транспорта в 2015 году пришлось 40 процентов от объема деятельности, связанной с перевозками, что является самым значительным показателем среди всех регионов<sup>34</sup>. В то же время прогнозируется, что к 2050 году спрос на негородской транспорт утроится. Таким образом, если не будет принято дополнительных мер политики, в течение следующих 30 лет<sup>35</sup> в этом регионе ожидается увеличение объема выбросов диоксида углерода. Несмотря на рост спроса на транспорт и объема выбросов диоксида углерода, Азиатско-Тихоокеанский регион располагает потенциалом для достижения экономии за счет масштабов в рамках новых низкоуглеродных транспортных технологий и систем.

49. Одновременно с этим более тесное сотрудничество в Азиатско-Тихоокеанском регионе может повлиять на глобальные действия по борьбе с изменением климата, особенно на фоне того, как страны продолжают выполнять Парижское соглашение на национальном уровне путем разработки преобразовательных планов. Региональное взаимодействие способствует определению региональных и национальных приоритетов, одновременно согласуясь с глобальными усилиями по декарбонизации транспорта. Региональное взаимодействие также признано ключевым катализатором глобального прогресса и будет играть все более важную роль в достижении прогресса в реализации целей Парижского соглашения. Следовательно, секторальный и региональный подходы, основанные на взаимодействии, могли бы гармонизировать национальные цели в области борьбы с изменением климата и в области транспорта, одновременно активизируя влиятельную роль, которую страны Азиатско-Тихоокеанского региона играют в процессах глобальной политики, касающейся изменения климата и транспорта.

50. Региональная программа действий по развитию устойчивого транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (2022–2026 годы) включает конкретное мероприятие по созданию механизма регионального сотрудничества для содействия развитию низкоуглеродного транспорта, включая переход на электромобильность и экологически чистые энергетические технологии, в интересах содействия сокращению выбросов от транспорта: это

<sup>33</sup> IEA, *Transport* (Paris, 2022).

<sup>34</sup> OECD and ITF, *ITF Transport Outlook 2021*.

<sup>35</sup> Там же.

мероприятие поможет членам и ассоциированным членам ЭСКАТО обозначить и разработать политику развития низкоуглеродной мобильности, чистых энергетических технологий и логистики.

51. Разработка механизма регионального сотрудничества для содействия развитию низкоуглеродного транспорта зависит от регионального и многостороннего сотрудничества заинтересованных сторон и подкрепляется соответствующим анализом данных и политики, а также инструментами технической помощи. Этот механизм будет дополнять существующие межправительственные процессы в области транспорта, возглавляемые ЭСКАТО, а также укреплять и активизировать совместные усилия в области низкоуглеродного транспорта, предпринимаемые в периоды между сессиями Комитета по транспорту, которые проводятся раз в два года. Такие совместные усилия не только расширят масштабы задач по борьбе с изменением климата в регионе, но и также помогут выявить дополнительные возможности для снижения объема выбросов, связанных с транспортом, в рамках определяемых на национальном уровне вкладов и одновременно добиться прогресса в достижении глобальных целей.

52. Целью создания механизма регионального сотрудничества является содействие развитию в Азиатско-Тихоокеанском регионе низкоуглеродного и безуглеродного транспорта и углубление регионального сотрудничества путем обмена опытом, информацией и передовой практикой, а также путем выявления общих интересов и приоритетов политики. Обсуждения, проводимые в рамках механизма, и достигнутые результаты будут способствовать следующему: а) разработке и уточнению целевых показателей, касающихся конкретно транспорта, в рамках определяемых на национальном уровне вкладов; б) определению национальных и региональных целей и мер, касающихся низкоуглеродного и безуглеродного транспорта; и с) укреплению связей между региональными и глобальными диалогами высокого уровня по вопросам политики в области декарбонизации транспорта и национальной политикой. Такой механизм регионального сотрудничества также станет форумом для многостороннего участия членов и ассоциированных членов ЭСКАТО, других структур Организации Объединенных Наций, межправительственных организаций, неправительственных организаций и частного сектора.

53. Деятельность механизма регионального сотрудничества будет согласована с графиком реализации Региональной программы действий и ввиду этого будет осуществляться в соответствии с пятилетним планом работы, охватывающим период с 2022 по 2026 год. Конкретные мероприятия, которые будут осуществляться в контексте механизма регионального сотрудничества, включают субрегиональные консультации, региональные совещания, краткие доклады о приоритетных мерах, связанных с транспортом и изменением климата, программные документы и рамочную основу сотрудничества, которая будет способствовать совместной работе, передаче знаний и обмену данными о низкоуглеродном и безуглеродном транспорте среди членов и ассоциированных членов ЭСКАТО.

54. Концепция механизма регионального сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта была представлена и обсуждена на Региональном совещании по вопросам справедливого перехода на низкоуглеродную мобильность в Азиатско-Тихоокеанском регионе, которое состоялось в Бангкоке и онлайн 10–11 августа 2022 года, Участники совещания поддержали предложение о создании механизма регионального сотрудничества. Ряд стран и организаций выразили заинтересованность в участии в предлагаемом механизме и в сотрудничестве в его рамках.

#### **IV. Вопросы для рассмотрения Комитетом**

55. Комитет, возможно, пожелает поддержать создание механизма регионального сотрудничества по вопросам низкоуглеродного транспорта в качестве способа содействия сокращению выбросов парниковых газов от транспортного сектора. Комитет также, возможно, пожелает поддержать Азиатско-Тихоокеанскую инициативу по электромобильности как способ ускорить переход на электромобильность на общественном транспорте.

56. Кроме того, Комитет, возможно, пожелает поделиться актуализированной информацией и изложить отдельные основные моменты, которые касаются национальных, двусторонних и многосторонних политики и инициатив, связанных с экологически устойчивыми транспортными системами и услугами, рассмотреть направления политики, меры и мероприятия, описанные в настоящем документе, и дать секретариату дальнейшие руководящие указания относительно текущих и планируемых мероприятий в поддержку экологически устойчивых транспортных инфраструктуры, систем и услуг.

---