



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему водному транспорту****Рабочая группа по унификации технических предписаний
и правил безопасности на внутренних водных путях****Шестьдесят пятая сессия**

Женева, 19–21 июня 2024 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Стратегия Комитета по внутреннему транспорту
по сокращению выбросов парниковых газов
на внутреннем транспорте****Сбор информации о мерах по сокращению выбросов
парниковых газов на внутреннем водном транспорте****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2024 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/78/6 (разд. 20), таблица 20.5).
2. На своей шестьдесят четвертой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) обсудила проект предложения по мониторингу хода осуществления Стратегии Комитета по внутреннему транспорту (КВТ) по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте и предложила странам представить дополнительные комментарии, если таковые появятся, в секретариат для подготовки пересмотренного проекта к его шестьдесят пятой сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/128, пункты 35 и 36).
3. Стратегия была принята КВТ на его восемьдесят шестой сессии; она приведена в документе ECE/TRANS/2024/3.
4. В настоящем документе приведен пересмотренный проект, основанный на комментариях SC.3/WP.3 и дополненный действиями для Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) и ключевыми показателями эффективности, применимыми к внутреннему водному транспорту. SC.3/WP.3, возможно, пожелает завершить работу над проектом и представить рекомендации SC.3.

II. Первоначальный план действий Комитета по внутреннему транспорту по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов

5. В нижеприведенной таблице показаны первоначальные действия для SC.3, а также совместные и координируемые действия с другими вспомогательными органами КВТ¹.

<i>Номер действия</i>	<i>Описание</i>	<i>Целевой год</i>	<i>Ответственные органы</i>
1	Регулярная оценка действий, предпринимаемых в поддержку осуществления настоящей Стратегии, и уделение внимания проблеме изменения климата во всех случаях, когда это практически осуществимо, в ходе ежегодных сессий, специализированных семинаров или рабочих совещаний, и представление соответствующих докладов	Начиная с 2024 года, ежегодно	КВТ и все его вспомогательные органы
3	КВТ и все его вспомогательные органы	2027	WP.5/WP.24/SC.1/SC.2/SC.3
6	Обеспечение возможности гибридного присутствия и участия, в том числе при принятии решений	2027	Все вспомогательные органы
9	Повышение темпов присоединения к СМЖЛ/СЛКП/Протоколу СЛКП ² и их осуществления в целях развития инфраструктуры интермодальных перевозок для обеспечения возможности переключения перевозок на железнодорожный транспорт или внутренние водные пути, а также мониторинг прогресса в ходе совершенствования инфраструктуры	2040	WP.24/SC.2/SC.3
10	Предоставление в распоряжение государств — членов Организации Объединенных Наций, расположенных за пределами региона ЕЭК, документов, аналогичных СЛКП	2040	WP.24/SC.2/SC.3/WP.5
26	Разработка методологических и аналитических инструментов для поддержки национальных усилий, прилагаемых в развитие и на основе существующих инструментов, таких как модель «В интересах будущих систем внутреннего транспорта» (ForFITS), показатели устойчивой связанности инфраструктуры внутреннего транспорта (ПУСИВТ) и Международный центр мониторинга транспортной инфраструктуры (МЦМТИ)	Начиная с 2024 года	КВТ и все его РГ

¹ ECE/TRANS/2024/3.

² Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях, Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах.

II. Пересмотренный проект предложения по сбору информации о национальных мероприятиях, мерах и планах в области сокращения выбросов парниковых газов на внутреннем водном транспорте

6. На своей шестьдесят седьмой сессии SC.3 решила, что следующие действия имеют отношение к Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте на период до 2050 года:

- продолжение обмена передовым опытом и поддержку программ и экспериментальных разработок, направленных на модернизацию и экологизацию флота, а также мониторинг их реализации;
- дальнейшее содействие повышению роли водного транспорта, использующего альтернативные виды топлива или электротягу, содействие тому, чтобы государства-члены поддерживали его посредством налоговых льгот, регулирования и других соответствующих мер;
- поддержку и стимулирование исследовательской деятельности и мероприятий, направленных на сохранение и дальнейшее повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта в отношении экологической эффективности;
- содействие присоединению к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и другим правовым документам Организации Объединенных Наций, относящимся к сфере компетенции Европейской экономической комиссии и непосредственно влияющим на смягчение последствий изменения климата, а также их осуществлению;
- поощрение установления государствами-членами конкретных целевых показателей сокращения выбросов парниковых газов (ПГ) и других загрязнителей воздуха на внутреннем водном транспорте;
- содействие оптимизации сети инфраструктуры внутреннего водного транспорта в целях поощрения перехода на внутренний водный транспорт с других видов внутреннего транспорта;
- содействие разработке новых и инновационных решений, подкрепленных нормативными инициативами.

7. Первоначальные действия для SC.3, а также совместные и координируемые действия с другими вспомогательными органами КВТ установлены в Первоначальном плане действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов.

8. SC.3/WP.3, возможно, пожелает собрать информацию от правительств, используя показатели прогресса в реализации планов действий, где это применимо. Они могут использовать существующие данные по статистике транспорта и содержать как фактические, так и целевые значения.

9. Ориентировочный объем информации приведен ниже.

a) *Нормативно-правовая база, имеющая отношение к сокращению выбросов на внутреннем водном транспорте*

10. Информация для представления:

- правовые документы, договаривающимися сторонами которых являются государства-члены; планы и/или подготовка к присоединению к правовым документам или их ратификации и прогресс в области их осуществления:
 - обновленная информация о присоединении к международным конвенциям Организации Объединенных Наций, имеющим отношение к сокращению выбросов на внутреннем водном транспорте, или их ратификации, если таковая имеется;

- национальные правовые акты, вводящие в действие международные конвенции на национальном уровне;
 - национальное законодательство;
 - правовые документы, которые применяются государствами-членами с целью стимулирования инноваций и экологизации.
- b) *Текущие и целевые значения сокращения выбросов парниковых газов и загрязнителей воздуха на внутреннем водном транспорте*
11. Информация для представления:
- текущие и целевые значения сокращения выбросов ПГ и соответствующие периоды;
 - текущие и целевые значения сокращения выбросов загрязнителей воздуха и соответствующие периоды;
 - информация о дорожных картах и/или других документах, направленных на сокращение выбросов ПГ и загрязнителей воздуха с судов.
- c) *Экологизация внутреннего флота и стимулирование инноваций*
12. Информация для представления:
- меры, направленные на строительство и/или модернизацию судов, использующих альтернативные виды топлива (сжиженный природный газ, сжиженный нефтяной газ, метанол, биотопливо, водород и другие виды топлива), электродвижение, топливные элементы и аккумуляторные системы; развитие городского водного транспорта с использованием альтернативных видов топлива или электродвижения;
 - финансово-экономические меры, направленные на содействие обновлению и модернизации флота, внедрение инноваций и новых технологий;
 - программы, научные исследования и мероприятия в этой области;
 - экспериментальные проекты и их область применения;
 - планы и программы по созданию «умной» инфраструктуры внутренних водных путей.
- d) *Экологизация сети внутренних водных путей и содействие переходу на внутренний водный транспорт*
13. Информация для представления:
- национальные меры по смягчению последствий изменения климата;
 - планы и программы по созданию экологичной инфраструктуры внутренних водных путей;
 - планы и программы по развитию экологичных внутренних портов;
 - наличие инфраструктуры для альтернативных видов топлива и электроэнергии и планы развития такой инфраструктуры;
 - мероприятия, направленные на активизацию перехода на внутренний водный транспорт и развитие мультимодальных перевозок (государственная помощь, цифровизация транспортных документов и другие меры).
- e) *Международное сотрудничество*
14. Информация для представления:
- участие в международном сотрудничестве, программах и партнерствах.

f) *Ключевые показатели эффективности*

15. Ключевые показатели эффективности внутреннего водного транспорта могли бы включить следующие данные, но не ограничиваться только ими³:

- Выбросы ПГ на внутреннем транспорте (в тоннах CO₂-эквивалента);
- Интенсивность перевозок (всего т, всего р, транспортное средство-км, пассажиро-км, т-км);
- Углеродоемкость (г CO₂/ткм, г CO₂/пкм);
- Существующая и новая транспортная, а также цифровая инфраструктура (км, в разбивке по типам инфраструктуры, а при необходимости также и по классам).

³ Перечень рекомендуемых ключевых показателей эффективности отрасли внутреннего транспорта приведен в Стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте (ECE/TRANS/2024/3).