



International
Transport
Forum

Лейпциг 28-30 мая 2008

**Министерская сессия
Транспорт и энергетика:
вызовы, связанные с
изменением климата**
Основные обращения

29 мая 2008 г.

Первый Международный Транспортный Форум состоялся в Лейпциге 28-30 Мая 2008 года.

На форуме Министры транспорта обсудили прилагаемые "Основные обращения" и Сопроводительное письмо Председателя Форума.

Министры поддержали данные документы, которые обеспечивают платформу для их дальнейших действий.

Они предлагаются вниманию общественности в качестве одного из результатов Форума.

СОПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ФОРУМА

Министры транспорта встретились в рамках Международного транспортного форума с тем, чтобы обсудить вызовы для транспортного сектора, связанные с энергетикой и изменением климата. Это уникальное событие, поскольку Министры транспорта впервые собрались в таком представительном составе для обсуждения этой важнейшей темы.

На Форуме присутствовали все 51 член Международного транспортного форума, и мы были рады, что в качестве особого гостя к нам присоединилась Индия.

Мы провели плодотворный, оживленный и содержательный обмен мнениями.

Мы отметили, что хотя транспортные сети и системы наших стран сильно отличаются друг от друга, у нас есть много точек сближения в связи с предстоящими вызовами.

Мы согласны, что улучшение эффективности использования энергии и сокращение выбросов транспортом входят в число серьезнейших вызовов, стоящих перед сектором. И мы согласны, что нам необходимо вести более интенсивную работу и на национальном уровне, и друг с другом для того, чтобы найти наилучшие пути дальнейших действий. В ходе наших дискуссий мы обменялись многими идеями и политическими подходами, включая такую амбициозную цель, как работа по декарбонизации транспортного сектора. Политика сектора по повышению эффективности, снижению заторов, управлению дорожным движением и поддержке развития городского общественного транспорта находит очень широкую поддержку и поможет внести вклад в достижение наших целей.

Предмет является сложным, а условия в разных странах и регионах отличаются друг от друга. Поэтому не удивительно, что существуют области, в которых взгляды на обязательства или инструменты расходятся и где необходимы дальнейшие исследования, анализ и обсуждения для того, чтобы найти правильные подходы на региональном, национальном и глобальном уровне. Среди этих тем – как транспортный сектор может сформулировать свои задачи (т.е. задать конкретные показатели), каким образом поддерживать и развивать производство биотоплива устойчивым способом, и каковы наиболее эффективные пути применения в транспортном секторе рыночных мер, в том числе торговли квотами на выбросы. Ряд стран считают, что торговля квотами на выбросы является прочным и экономичным механизмом снижения выбросов CO₂, и уже готовы к ее внедрению.

Прилагаемые "Основные обращения" обеспечивают руководство для наших дальнейших действий. В целом мы поддерживаем эти обращения и будем работать над внедрением предлагаемых политических и практических мер. Мы отмечаем, однако, что поскольку индивидуальные условия и отправные точки очень отличаются в разных Странах, эти обращения не являются обязательствами и их необходимо адаптировать к конкретным условиям каждой страны.

Мы полны решимости продвигать эту злободневную тему дня и будем рады работать в тесном сотрудничестве друг с другом, делиться идеями, исследованиями, политическими мерами и технологиями.



Г-жа Анну Вехвилайнен
Министр транспорта Финляндии
Председатель Международного Транспортного форума 2008

ОСНОВНЫЕ ОБРАЩЕНИЯ К МИНИСТРАМ

ТРАНСПОРТ И ЭНЕРГЕТИКА: ВЫЗОВЫ, СВЯЗАННЫЕ С ИЗМЕНЕНИЕМ КЛИМАТА

Предпосылки

Транспорт – необходимый двигатель экономического роста и развития. Он облегчает сообщение между странами и содействует развитию отношений между народами. Работа транспорта и темпы его роста значительно отличаются в зависимости от вида транспорта и географической территории. Во многих частях света транспортная инфраструктура и системы развиты плохо.

Одновременно работа транспорта вносит значительный и растущий вклад в изменение климата. На долю транспорта приходится 13% всех антропогенных выбросов парниковых газов. Доля транспорта в выбросах CO₂ от сжигания ископаемого топлива еще выше: 23% всех мировых выбросов и 30% от выбросов в странах ОЭСР. Сектор на 95% зависит от нефти, а его доля в общем потреблении нефти составляет 60%. Транспорт все больше подвержен воздействию изменения цен на нефть и нарушений поставок.

Огромный вызов; перспективная возможность

Одним из основных приоритетов в политической повестке дня большинства Министров транспорта является нахождение правильного равновесия между поддержанием экономических двигателей торговли и мобильности и снижением транспортной энергоемкости и выбросов. Необходимой мерой является отсоединение роста транспортного движения от спроса на энергию и тем самым начало содействия декарбонизации транспортного сектора.

Целый ряд разнообразных политических мер и инструментов обнаруживает значительный потенциал в сфере улучшения эффективности транспорта и снижения выбросов транспортным сектором. Избранные политические меры, разумеется, отражают специфику отдельных Стран, которые подходят к этим проблемам с разных начальных точек и в разных экономических, институциональных, социальных и политических условиях.

Если полностью внедрить все меры, которые в настоящее время предлагают Страны, прогнозируемый рост выбросов можно будет снизить более чем на треть. Несмотря на это, большинство признаков указывает на то, что транспортные выбросы вырастут в ближайшие тридцать лет на две трети, если не будут разработаны преобразующие транспорт технологии.

Это представляет для транспортного сектора огромный вызов, который влечет за собой необходимость в срочных действиях. Однако результаты исследований и экспертных дискуссий говорят о том, что в долгосрочной перспективе это достижимо. А противостояние этому вызову создаст для бизнеса и для отрасли перспективные новые возможности.

Срочно необходимы политическая приверженность и действия

Независимо от конкретного сочетания политических мер, неотложно необходимыми в настоящее время являются твердая приверженность и решительные действия, направленные на сокращение потребления энергии с целью снижения выбросов CO₂

транспортом. Широкой задачей для всех Стран могло бы стать снижение зависимости транспорта от нефти и скорейший переход к транспортной системе с пониженным потреблением углеродов.

Следует также обдумать более конкретные национальные задачи. Например, некоторые Страны задали конкретные показатели по повышению эффективности энергопотребления в секторе. Другие работают над количественными показателями снижения выбросов CO₂. Страны призываются к тому. Чтобы продолжать обмен опытом и передовыми практическими методиками, помогающими обеспечить внедрение в каждом случае наиболее эффективных и уместных политических мер.

Требуется стратегический подход

Страны должны поставить себе целью выработку широкого стратегического политического подхода – и для отдельных видов транспорта, и для сектора в целом, и на всех соответствующих уровнях государственного управления – для значительного повышения эффективности энергопотребления транспортом, ведущего к сокращению выбросов CO₂. Этот подход должен соответствовать общеэкономическим планам по борьбе с изменением климата и вносить в них свой вклад.

Подход должен быть построен на пакетах политических мер, включающих: развитие технологий; усиление разработок новых технологий и видов топлива, повышение использования информационных технологий и управления интегрированной мобильностью, а также широкий спектр нетехнологических политических инструментов, потенциально способных повысить экономическую эффективность и снизить выбросы.

Для достижения цели создания транспортной системы с пониженным потреблением углеродов можно задействовать все потенциальные инструменты, включая регулирование, экономические стимулы и потребительскую информацию. Выбор и соответствующее сочетание этих политических инструментов должны определяться в зависимости от конкретных условий тех или иных стран и регионов.

Необходимы новые меры транспортной политики

Меры транспортной политики, поощряющие изменение поведения, являются непременной частью пакетов, необходимых для борьбы с изменением климата и одновременно для достижения других задач транспортной политики. В число таких мер входят:

- оптимизация отдельных видов транспорта, и особенно взаимодействия между ними, путем улучшения организации и телематики;
- более эффективное использование грузовых железнодорожных, речных и ближних морских перевозок;
- усиление пропаганды и качества общественного транспорта и железнодорожных пассажирских перевозок, а также поддержка немоторизованного передвижения, например, пешком и на велосипеде, особенно в городах, где проживает большинство населения;
- меры по управлению спросом на движение транспорта и по снижению транспортных заторов;
- более эффективные схемы логистики;

- продолжение усилий по улучшению интеграции землепользования с транспортным планированием;
- механизмы ценообразования, содействующие изменению поведения и обеспечению принятия во внимание внешних эффектов.

Торговля квотами на выбросы применительно к различным видам транспорта – в особенности к авиации и морским перевозкам – является предметом многих конкретных дискуссий. Однако пока не был достигнут консенсус между всеми странами-членами Форума о том, когда и как следует применять этот инструмент как орудие борьбы с изменением климата.

В сфере применения рыночных мер, таких как торговля квотами на выбросы, для решения проблемы выбросов транспортом – особенно в секторах с международным охватом, таких как авиация и морские перевозки – полезно будет продолжить обмен мнениями между странами для того, чтобы лучше понять перспективы их использования в качестве потенциальных мер противодействия глобальному изменению климата в транспортном секторе.

Крайне важна поддержка развития технологий

Необходимо срочно изыскивать варианты долгосрочного снабжения транспорта энергией: они включают развитие и вывод на рынок альтернативных видов топлива и эффективных двигателей, таких как продвинутое топливо на базе биомассы, гибриды, электромобили, а также автомобили с водородными двигателями и топливными элементами.

Достижение цели по низкому потреблению углеродов транспортом потребует усиления поддержки научных исследований, разработок, демонстраций и инноваций. Среди возможных шагов по направлению к этой цели – обмен технологиями и передовыми практическими достижениями, а также подача положительных примеров в области государственных заказов.

В краткосрочной перспективе следует использовать возможности для содействия значительным топливосберегающим усовершенствованиям существующей технологии, которых можно добиться с помощью сочетания различных инструментов, таких как законодательное регулирование, экономические и фискальные стимулы и просветительские кампании, направленные на поощрение использования потребителями наиболее топливосберегающих технологий. Одним из перспективных примеров этого служит обучение эконождению и оборудование автомобилей инструментарием обратной связи для поддержки топливосберегающего вождения.

Биотопливо может сыграть полезную роль в снижении выбросов CO₂ транспортным сектором по сравнению с ископаемым топливом. Производство биотоплива должно быть устойчивым и с экологической, и с экономической, и с социальной точки зрения. Следует продолжать текущую работу по повышению устойчивости биотоплива и делиться ее результатами, а также стимулировать и делать приоритетными исследования, направленные на разработку биотоплива второго поколения.

Для сокращения выбросов CO₂ транспортом необходим ряд разнообразных действий на местном, региональном, национальном и межгосударственном уровне. В их число входит следующее:

- Систематически рассматривать воздействие мер транспортной политики и инвестиционных решений на выбросы CO₂;
- Сосредоточиться на политических мерах, которые приносят максимальную отдачу в отношении выбросов парниковых газов, учитывают соотношение возможных выгод и потерь с другими формами воздействия на окружающую среду и являются экономичными. Экономичность играет важнейшую роль в максимизации результативности политических мер при ограниченных ресурсах;
- Улучшить качество, доступность, сопоставимость/согласованность и анализ национальных данных как внутри страны, так и между странами с тем, чтобы политические действия и их результаты можно было измерять, публиковать и проверять.

Автомобильный транспорт

ЕС, США и Япония добились прогресса в области введения регулирования потребления топлива новыми автомобилями. Для того, чтобы достичь амбициозных целей, поставленных выше, необходимо развивать и укреплять этот прогресс.

А именно, Всемирный Форум по гармонизации требований к автомобилям (WP.29) Европейской экономической комиссии ООН призывается к ускорению работы по развитию общих методологий, испытательных циклов и измерительных методик для автомобилей.

Водный транспорт и авиация

Необходимо продолжать заниматься вопросом выбросов международной авиацией и водным транспортом и включать его в будущие решения по борьбе с глобальным изменением климата. Уже ведущаяся в этом направлении работа Международной организации гражданской авиации и Международной морской организации является положительным шагом. Данные институты призываются к активизации и ускорению их дискуссий.

Дальнейшие пути

Министры транспорта должны играть активную роль в преодолении вызовов, связанных с энергетикой и изменением климата, которые стоят перед сектором, работая на межправительственном уровне и совместно со всеми заинтересованными игроками сектора над внедрением экономичных путей снижения зависимости от нефти и выбросов CO₂.

Необходимо продолжение диалога и обмена с тем, чтобы добиться амбициозной цели низкого уровня потребления углеродов транспортом будущего.