



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

**Группа экспертов по последствиям изменения климата
для международных транспортных сетей и узлов
и адаптации к ним**

Седьмая сессия

Женева, 3–5 июня 2015 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Изменение климата, транспортные сети и узлы:
обзор основных проблемных вопросов и соображений**

Изменение климата и транспортные сети и узлы: обзор других инициатив

Записка секретариата

I. Мандат

1. Настоящий документ был подготовлен в соответствии с кругом ведения Группы экспертов по последствиям изменения климата для международных транспортных сетей и узлов и адаптации к ним Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) (ECE/TRANS/2015/6), утвержденным Комитетом по внутреннему транспорту 28 февраля 2015 года (ECE/TRANS/248).

A. Обзор проектов и соглашений, касающихся транспортных сетей международного и национального значения в регионе ЕЭК

1. Проект по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС)

2. В результате осуществления этапа II Проекта по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС) был проделан обновленный анализ инвестиционных потребностей в области транспорта в рамках магистралей ЕАТС на междуна-



родном уровне, который получил название Обновленного плана капиталовложений ЕАТС. Транспортные проекты анализировались с точки зрения их актуальности и значимости для международных перевозок и их эффективности в построении транспортных связей между Азией и Европой. В результате этапа II удалось также создать уникальную базу данных по транспортным сетям стран ЕАТС и их планам развития. Наряду с этим были разработаны карты географической информационной системы (ГИС), предоставляющие ценную информацию в интерактивном режиме и доступные в сети Интернет.

3. В ходе четвертого совещания Группы экспертов (ноябрь 2006 года) Группа определила девять приоритетных железных дорог, девять автомобильных дорог и внутренних водных путей и портов, которые связывают между собой эти два континента. На семьдесят пятой сессии Комитета по внутреннему транспорту Совместную декларацию о будущем развитии евро-азиатских транспортных связей подписали следующие страны: Азербайджан, Армения, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Германия, Греция, Испания, Италия, Казахстан, Кипр, Китай, Кыргызстан, Латвия, Литва, Мальта, Монголия, Пакистан, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия.

2. Трансъевропейская сеть автомобильных и железнодорожных магистралей

4. Проект Трансъевропейской автомагистрали (ТЕА) ЕЭК ООН является проектом субрегионального сотрудничества стран Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы. Его основными задачами являются:

- a) облегчение дорожного движения в Европе;
- b) повышение качества и эффективности операций по перевозке;
- c) преодоление имеющихся разрывов и различий между сетями автомагистралей в Западной, Восточной, Центральной и Юго-Восточной Европе; и
- d) содействие процессу интеграции европейских систем транспортной инфраструктуры.

5. ТЕА является ключевым элементом Панъевропейских дорожных коридоров в Центральной и Восточной Европе (ЦВЕ) и оценки потребностей в транспортной инфраструктуре (ТИНА). Этот проект представляет собой важный инструмент координации деятельности на международном уровне. В нем участвуют 15 стран: Австрия (ассоциированный член), Армения, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Грузия, Италия, Литва, Польша, Румыния, Словакия, Словения, Турция, Хорватия, Чешская Республика.

6. Проект Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ) является проектом субрегионального сотрудничества в интересах развития железных дорог в Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европе. Его основными задачами являются:

- a) повышение качества и эффективности операций по перевозке;
- b) содействие процессу интеграции европейских систем транспортной инфраструктуры; и
- c) развитие взаимосвязанной и эффективной системы железнодорожных и комбинированных перевозок в соответствии с общеевропейскими соглашениями по вопросам развития инфраструктуры под эгидой ЕЭК ООН.

7. В реализации этого проекта принимают участие 17 стран: Австрия, Армения, Болгария, Босния и Герцеговина, Греция, Грузия, Италия, Литва, Польша, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Хорватия и Чешская Республика.

8. В 2006 году ЕЭК ООН опубликовала Генеральный план проектов ТЕА и ТЕЖ, который представляет собой надежную и практическую кратко-, средне- и долгосрочную инвестиционную стратегию развития автомобильных, железнодорожных и комбинированных магистральных сетей в странах-участниках. В 2012 году ЕЭК опубликовала пересмотренный вариант Генерального плана, имея в виду следующие цели: а) анализ результатов развития автодорожной и железнодорожной инфраструктуры в 25 участвующих странах Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы и Кавказа за период 2005–2010 годов; б) описание нынешнего состояния сетей автомобильных и железных дорог; и с) представление программы развития сетей автомобильных и железных дорог до 2020 года.

3. Соглашения СМА, СМЖЛ, СЛКП и СМВП

9. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) обеспечивает всем государствам-членам международную правовую основу для строительства и развития согласованной международной сети автодорог в целях упрощения международных автомобильных перевозок и дорожного движения во всех странах региона ЕЭК. В Соглашении определяется сеть дорог категории "Е", состоящая из ключевых направлений, по которым осуществляются международные автомобильные перевозки в Европе, и те инфраструктурные параметры, которым должны соответствовать эти направления.

10. Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) служит международной правовой основой для развития согласованной сети международных железнодорожных линий в Европе и нацелено на облегчение международных железнодорожных перевозок в пределах континента. В рамках СМЖЛ определяются железнодорожные линии, имеющие ключевое международное значение, сеть железнодорожных линий категории "Е" и инфраструктурные параметры, которым должны соответствовать эти линии.

11. Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) устанавливает техническую и правовую основу для развития эффективной инфраструктуры международных комбинированных автомобильных/железнодорожных перевозок и соответствующих услуг. Комбинированные автомобильные/железнодорожные перевозки включают в себя перевозку контейнеров, съемных кузовов и грузовиков на железнодорожных вагонах между специально оборудованными терминалами. В рамках СЛКП определяются все основные европейские железнодорожные линии, используемые для международных комбинированных перевозок, указываются все терминалы, пункты пересечения границ, паромные переправы и другие объекты инфраструктуры, имеющие важное значение для оказания международных услуг комбинированных перевозок.

12. В рамках Европейского соглашения о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) представлен перечень портов внутреннего плавания международного значения и технические и эксплуатационные характеристики внутренних водных путей. Сеть водных путей категории "Е", состоящая из судоходных рек, каналов и прибрежных маршрутов, простирается от Атлантики до Урала, соединяет 37 стран и выходит за пределы Европейского региона.

4. Инфраструктура – ТЕС-Т – Сообщение между странами Европы

13. В январе 2014 года новая стратегия Европейского союза в области инфраструктуры позволила связать страны этого континента с востока на запад и с севера на юг. Эта стратегия нацелена на преодоление диспропорций между транспортными сетями государств-членов, устранение "узких мест", которые по-прежнему препятствуют эффективному функционированию внутреннего рынка, и технических барьеров, включая несоответствия стандартов, регулирующих железнодорожные перевозки. Она развивает и укрепляет бесперебойную работу цепочек пассажирских и грузовых перевозок, интегрируя в них перспективные технологические тенденции. Новая стратегия ЕС в области инфраструктуры позволит ввести в эксплуатацию мощную европейскую транспортную сеть в 28 государствах-членах, которая объединит их с соседними странами и остальным миром в целях стимулирования роста и конкурентоспособности. Она соединит Восток с Западом и заменит нынешнюю весьма разрозненную смесь разнообразных дорог по-настоящему общей европейской сетью.

14. Новая базовая сеть Трансевропейских транспортных сетей (ТЕС-Т) будет дополняться комплексной системой маршрутов, вливающих в базовую сеть на региональном и национальном уровне. Основная цель состоит в том, чтобы на территории всего ЕС ТЕС-Т постепенно способствовала развитию внутренних рынков, укреплению территориальных, экономических и социальных связей и сокращению выбросов парниковых газов.

В. Адаптация к изменению климата

Стратегия адаптации ЕС

15. Стратегия ЕС по адаптации к изменению климата направлена на повышение климатической устойчивости европейских стран. Дополняя работу отдельных государств-членов на основе согласованного подхода, она помогает в осуществлении конкретных мер, развивая координацию и обмен информацией и обеспечивая включение вопросов, связанных с адаптацией к изменению климата, во все соответствующие программы ЕС.

16. Согласно оценкам, каждый евро, потраченный на защиту от наводнений, может сэкономить 6 евро издержек, связанных с нанесенным ущербом. С 1980 по 2011 год наводнения унесли в Европе жизни более 2 500 человек, затронули жизнедеятельность более 5,5 млн. человек и нанесли прямой экономический ущерб в более чем 90 млрд. евро. Минимальные издержки, связанные с игнорированием мер по адаптации к изменению климата, оцениваются для всего региона ЕЭК в 2020 году в 100 млрд. евро еже-

Краткое описание стратегии ЕС

Приоритет 1:	Поощрение деятельности государств-членов
Направление деятельности 1:	Поощрение принятия государствами-членами стратегий и планов действий по адаптации
Направление деятельности 2:	Финансирование "LIFE", включая приоритетные области адаптации
Направление деятельности 3:	Поощрение мер по адаптации в городах, включая Программу обязательств мэров
Приоритет 2:	Повышение информированности при принятии решений
Направление деятельности 4:	Стратегия восполнения знаний
Направление деятельности 5:	Программа "Climate-ADAPT"
Приоритет 3:	Основные уязвимые сектора
Направление деятельности 6:	Учет вопросов адаптации к изменениям климата в рамках единой сельскохозяйственной политики, политики сближения и единой рыбохозяйственной политики
Направление деятельности 7:	Повышение устойчивости инфраструктуры
Направление деятельности 8:	Поощрение продуктов и услуг страховых и финансовых рынков

годно, а в 2050 году – в 250 млрд. евро. Учитывая неопределенность в отношении долгосрочных последствий изменения климата, в стратегии ЕС по адаптации отмечается, что на начальном этапе целесообразно применять низкокзатратные и гибкие меры, положительно влияющие как на экономику, так и на климат. Таким образом, меры по адаптации способствуют устойчивому росту, стимулируют устойчивые с точки зрения климата инвестиции и создают новые рабочие места, особенно в таких секторах, как строительство, водоснабжение, страхование, сельскохозяйственные технологии и управление экосистемами.

17. В 2013 году Комиссия призвала европейские организации по стандартизации составить "карту" соответствующих отраслевых стандартов в области энергетики, транспорта и строительства в целях определения требующих пересмотра стандартов для обеспечения всестороннего учета вопросов адаптации. Набор мер, предусмотренных стратегией по адаптации, включает в себя рекомендации, помогающие разработчикам проектов по строительству инфраструктуры и физических объектов "страховать" уязвимые инвестиции от последствий изменения климата. Опираясь на результаты своего опубликованного в мае 2013 года коммюнике, посвященного "зеленой" инфраструктуре, Комиссия анализирует возможность разработки дополнительных рекомендаций для государственных органов и лиц, принимающих решения, гражданского общества, частного сектора и специалистов в области охраны окружающей среды, с тем чтобы обеспечить всесторонний учет экосистемных подходов к адаптации.
