



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

Шестнадцатая сессия

Женева, 29 и 30 января 2019 года

Доклад Группы экспертов по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним о работе ее шестнадцатой сессии

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	5	2
III. Изменение климата и транспортные сети и узлы: представление инициатив, осуществляемых на национальном и международном уровнях (пункт 2 повестки дня)	6–11	2
IV. Партнеры и ожидаемый вклад (пункт 3 повестки дня)	12–14	3
V. Обсуждение заключительного доклада Группы экспертов (пункт 4 повестки дня)	15–21	3
VI. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)	22–23	5
VII. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 6 повестки дня)	24	6
VIII. Резюме основных решений (пункт 7 повестки дня)	25	6



I. Участники

1. Группа экспертов (WP.5/GE.3) по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним провела свою шестнадцатую сессию 29 и 30 января 2019 года. Сессия проходила под председательством г-на Е. Кленьевски (Польша).
2. В работе сессии приняли участие представители следующих государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК): Германии, Дании, Канады, Нидерландов, Польши, Румынии, Финляндии и Франции.
3. На сессии присутствовали представители следующих специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: ЮНКТАД и ВМО.
4. По приглашению секретариата на сессии присутствовал эксперт от Эгейского университета.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.3/31

5. WP.5/GE.3 утвердила свою повестку дня.

III. Изменение климата и транспортные сети и узлы: представление инициатив, осуществляемых на национальном и международном уровнях (пункт 2 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 6, неофициальный документ № 7, неофициальный документ № 8, неофициальный документ № 9, неофициальный документ № 10, неофициальный документ № 11, неофициальный документ № 12, неофициальный документ № 13, неофициальный документ № 14, неофициальный документ № 15, неофициальный документ № 17, неофициальный документ № 18

6. WP.5/GE.3 обсудила конкретные примеры работы, ведущейся на национальном уровне, для включения в свой заключительный доклад в качестве тематических исследований. Обсуждались два типа материалов. Во-первых, были рассмотрены неофициальные документы № 6 (Германия), 7 (Канада), 8 (Польша), 9 и 10 (Франция), 14 и 15 (Нидерланды). В этих документах представлена общая информация о различных инициативах по адаптации к изменению климата в области транспорта, осуществляемых органами власти различных уровней (неофициальный документ № 7); об общей деятельности по адаптации инфраструктуры к изменению климата (неофициальный документ № 14); о национальном плане по адаптации к изменению климата (неофициальный документ № 9); а также о подходах к оценке потенциальных последствий изменения климата для инфраструктурных сетей и узлов (неофициальные документы № 6, 8, 10 и 15). Во-вторых, были обсуждены неофициальные документы № 11 (Канада), 12 (Финляндия), 13, 17 и 18 (Германия), в которых оцениваются социально-экономические последствия изменения климата.
7. Что касается материалов первого типа, то WP.5/GE.3 просила экспертов от Германии, Нидерландов, Польши и Франции изменить свои документы (№ 6, 8, 10 и 15) таким образом, чтобы по возможности использовалась следующая структура: а) краткая информация о национальных рамках как основе для проведения оценок воздействия изменения климата на инфраструктуру; б) процесс проведения оценок; в) методы оценки; и d) выводы и перспективы. Обновленные материалы следует представить на семнадцатой сессии в качестве официальных документов.

8. Кроме того, WP.5/GE.3 просила Канаду подготовить материалы с изложением канадского подхода к оценке воздействия изменения климата на транспортные активы и представить их на следующей сессии в качестве неофициального документа.

9. В связи с материалами второго типа WP.5/GE.3 предложила Канаде и Финляндии представить свои тематические исследования, касающиеся зимних дорог и новых руководящих принципов зимнего содержания дорог соответственно, на следующей сессии в качестве официальных документов. Группа просила также Германию обновить свои тематические исследования, касающиеся экстремально низких значений стока в реке Рейн, последствий экстремальных погодных и климатических явлений для транспортных потоков – сценарий стресс-тестов для региона Среднего Рейна, а также последствий для судоходства на канале Киль, включив в них более подробную информацию о социально-экономических последствиях, и затем представить их на семнадцатой либо восемнадцатой сессиях в качестве официальных документов.

10. WP.5/GE.3 предложила также Канаде рассмотреть возможность подготовки тематического исследования по технологическим аспектам и соответствующим социально-экономическим последствиям, связанным с влиянием изменений климата на сеть круглогодичных дорог, построенных в районах вечной мерзлоты. Германию и Польшу просили рассмотреть возможность подготовки тематических исследований, касающихся оценки последствий изменения климата в контексте обязательных процедур оценки воздействия на окружающую среду для инфраструктурных проектов в регионе Европейского союза.

11. И наконец, WP.5/GE.3 поручила секретариату связаться с экспертами, которые участвовали в работе предыдущих сессий, в частности от Австралии, Исландии, Испании, Российской Федерации и Соединенных Штатов Америки, для рассмотрения возможности подготовки тематических исследований по социально-экономическим последствиям в контексте воздействия изменения климата на транспортную инфраструктуру в их странах.

IV. Партнеры и ожидаемый вклад (пункт 3 повестки дня)

12. ЮНКТАД проинформировала WP.5/GE.3 о работе по составлению подборки примеров практики, имеющих отношение к адаптации инфраструктуры морского транспорта к изменению климата.

13. ЮНКТАД далее проинформировала WP.5/GE.3 о своей подготовке к проведению неофициального специального совещания экспертов для обсуждения последствий изменения климата для транспорта с уделением особого внимания путям продвижения работы, направленной на адаптацию транспорта к изменению климата. Совещание состоится в Женеве 9 и 10 апреля 2019 года.

14. WP.5/GE.3 приняла к сведению представленную информацию и просила ЮНКТАД распространить через секретариат ЕЭК доклад, который запланировано подготовить (с подборкой примеров практики), а также просила проинформировать ее об итогах предстоящего совещания неофициальной группы экспертов.

V. Обсуждение заключительного доклада Группы экспертов (пункт 4 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1, неофициальный документ № 2, неофициальный документ № 4, неофициальный документ № 5, неофициальный документ № 16

15. В дополнение к материалам, рассмотренным по пункту 3 повестки дня, WP.5/GE.3 обсудила также материалы, подготовленные к нынешней сессии для включения в заключительный доклад в качестве соответствующих разделов глав 1 и 2. В частности, WP.5/GE.3 обсудила неофициальный документ № 1, касающийся

последствий изменения климата для транспорта, и неофициальный документ № 2, посвященный тенденциям и прогнозам в области изменения климата, которые были подготовлены профессором Велегракисом из Эгейского университета. WP.5/GE.3 рассмотрела также неофициальный документ № 4, касающийся основных транспортных сетей и узлов в регионе ЕЭК ООН, и неофициальный документ № 5, представленный в ходе сессии и содержащий предложения по конкретным климатическим факторам, в отношении которых следует проводить оценку для выявления зон, потенциально подверженных повышенному риску из-за изменения климата. Неофициальный документ № 3 не был представлен ввиду непредвиденных обстоятельств.

16. WP.5/GE.3 после краткого обсуждения просила авторов провести дальнейшую работу по обновлению неофициальных документов № 2 и 4. Неофициальный документ № 2 следует сделать более компактным путем перекомпоновки раздела, посвященного тенденциям в области изменения климата. В неофициальный документ № 4 следует включить данные по коридорам евро-азиатских транспортных связей, а также общий анализ сетей. Этот анализ следует по возможности увязать с тематическими исследованиями стран либо с данными, полученными с помощью вопросника. Кроме того, документ должен также касаться основных морских портов и содержать соответствующие данные. Канаде было предложено представить секретариату геокодированные данные по своим основным транспортным сетям и узлам (могут включать также аэропорты и морские порты). WP.5/GE.3 просила также представить эти документы на семнадцатой сессии в качестве официальных документов.

17. В связи с неофициальным документом № 5 WP.5/GE.3 решила, что в разделе заключительного доклада, который посвящен выявлению районов, подверженных повышенному риску из-за изменения климата, следует рассмотреть такие климатические факторы, как периоды аномальной жары, ливни и ливневые паводки, наводнения, таяние вечной мерзлоты и низкий речной сток. Эти климатические факторы должны оцениваться в соответствии с принятой методологией с использованием косвенных показателей в виде переменных, представленных в таблице ниже.

<i>Климатический фактор</i>	<i>Косвенный показатель</i>	<i>Транспортная сеть</i>
Период аномальной жары	Индекс продолжительности теплых периодов: количество дней в году, когда не менее 6 дней подряд максимальная дневная температура > 90-го перцентиля	Автодорожные и железнодорожные сети
Ливни/ливневые паводки	R20мм (дней за год с количеством осадков > 20 мм);	Автодорожные и железнодорожные сети
Наводнение	Rx5дней (максимальное количество осадков за 5 дней подряд)	Автодорожные и железнодорожные сети
Таяние вечной мерзлоты	Количество морозных дней: количество дней в году, когда дневная максимальная температура < 0 °C	Автодорожная сеть
Разогрев рельсов	Количество «тропических дней» с температурой 30 °C (количество летних дней: количество дней в году, когда дневная максимальная температура > 30 °C)	Железнодорожная сеть

<i>Климатический фактор</i>	<i>Косвенный показатель</i>	<i>Транспортная сеть</i>
Низкий речной сток	Годовые осадки с количеством засушливых дней подряд	Водные пути

18. Секретариату в сотрудничестве с ВМО и Центром защиты климата (Германия) было предложено к следующей сессии подготовить на основе признанной методологии неофициальный документ, который должен содержать карты с нанесенными знаками изменений в сочетании с картами, отражающими текущие риски для базового периода, с целью указать потенциальные районы повышенного риска и их будущие географические сдвиги, а также включать краткий анализ. Документ должен также содержать краткое описание методологии, используемой для выявления потенциальных областей повышенного риска.

19. Секретариату было поручено также связаться с Объединенным исследовательским центром (ОИЦ) Европейской комиссии, с тем чтобы обсудить его глобальные прогнозы по наводнениям для возможного использования в заключительном докладе WP.5/GE.3. Кроме того, с ОИЦ следует обсудить данные о повышении уровня моря и использовать их в докладе применительно к оценкам последствий для морских портов.

20. Далее WP.5/GE.3 обсудила неофициальный документ № 16, содержащий анализ ответов на вопросник 2016 года, касающийся адаптации к изменению климата. WP.5/GE.3 решила приложить к заключительному докладу результаты анализа ответов на 15 вопросов (в абсолютных цифрах). Кроме того, в соответствующие разделы доклада следует включить перекрестные ссылки на конкретные данные, собранные с помощью вопросников.

21. И наконец, WP.5/GE.3 поручила секретариату свести воедино все имеющиеся материалы и представить на семнадцатой сессии проект заключительного доклада для рассмотрения на предмет выявления возможных лакун и принятия решения о необходимых добавлениях.

VI. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)

22. Учитывая уникальный характер работы WP.5/GE.3 среди различных органов ООН и возможность продолжения этой узкоспециализированной деятельности, секретариат представил на рассмотрение экспертов предложение по соответствующему проекту. Этот проект главным образом направлен на укрепление потенциала секретариата за счет участия в его работе эксперта по вопросам адаптации к изменению климата на транспорте, обеспечение финансирования оперативных расходов на третьем этапе работы, который будет посвящен, в частности, взаимодействию со странами в целях повышения осведомленности по этим вопросам и внедрения рамочной методологии, а также участие в глобальных форумах для пропагандирования деятельности WP.5/GE.3. Для начала реализации этого проекта секретариат обратится к правительствам с просьбой рассмотреть возможность:

а) прикомандировать старшего эксперта (в качестве взноса натурой) к секретариату ЕЭК на период не более трех лет для содействия работе по вопросам адаптации к изменению климата на транспорте; а также

б) ассигновать средства в размере 25 000 долл. США в год для покрытия оперативных расходов, связанных с прикомандированием этого эксперта (включая служебные и путевые расходы), а также для оказания поддержки практической работе со странами по внедрению рамочной методологии и пропагандирования работы WP.5/GE.3.

23. Секретариат выразил надежду, что правительства положительно откликнутся на призыв секретариата и окажут поддержку этому проекту. WP.5/GE.3 приняла эту информацию к сведению.

VII. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 6 повестки дня)

24. WP.5/GE.3 была проинформирована о том, что ее семнадцатую сессию планируется провести в Женеве 24 и 25 апреля 2019 года. Восемнадцатое и последнее совещание в рамках текущего мандата состоится 6 и 7 июня 2019 года.

VIII. Резюме основных решений (пункт 7 повестки дня)

25. Председатель при содействии секретариата резюмировал основные решения, принятые на шестнадцатой сессии.
