


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**
Тринадцатая сессия

Женева, 22 и 23 июня 2017 года

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

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники.....	1–5	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	2
III. Изменение климата и транспортные сети и узлы: представление инициатив на национальном и международном уровнях (пункт 2 повестки дня)	7	2
IV. Партнеры и ожидаемый вклад (пункт 3 повестки дня).....	8–12	2
V. Обсуждение заключительного доклада Группы экспертов (пункт 4 повестки дня)	13–22	4
VI. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)	23	7
VII. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 6 повестки дня)	24	7
VIII. Резюме основных решений (пункт 7 повестки дня)	25	7



I. Участники

1. Группа экспертов (далее именуемая «Группой») по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним провела свою тринадцатую сессию 22 и 23 июня 2017 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 ООН): Германии, Дании, Испании, Нидерландов, Польши, Португалии, Словении, Финляндии и Франции. В соответствии со статьей 11 Положения о круге ведения ЕЭК ООН в работе сессии в режиме видеоконференции также приняли участие представители Австралии.
3. На сессии присутствовали представители следующих организаций и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Всемирной метеорологической организации (ВМО).
4. Присутствовали также эксперты Европейского союза (ЕС, Европейской комиссии, Объединенного исследовательского центра и Постоянной делегации Европейского союза при Отделении Организации Объединенных Наций и других международных организациях в Женеве).
5. По приглашению секретариата в работе сессии принимали участие эксперты от следующих организаций: Центра защиты климата (Германия), «КМС Камерон Маккенна ЛЛП» и Эгейского университета.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.3/25

6. Группа утвердила повестку дня.

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

7. По этому пункту повестки дня сообщений не было, поскольку Группа посвятила обсуждение вопросам подготовки окончательного варианта доклада и сотрудничества с различными партнерами.

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

8. Группа напомнила, что на своей предыдущей сессии она запросила у экспертов ВМО конкретные прогнозы для различных климатических факторов. В ходе сессии Группа имела возможность далее обсудить эту просьбу, изучить связанные с ней трудности и препятствия и пересмотреть ее. Окончательное решение было принято Группой в свете необходимости избегать на данном этапе чрезмерного усложнения и использовать не весь объем имеющихся данных, а лишь те сведения, которые позволяют получить конкретные и полезные результаты и материалы для правительств.
9. Группа отметила, что с учетом размеров региона ЕЭК ООН и будущих потребностей в отношении передачи и хранения данных имеющийся и доступный метод является недостаточным. В этой связи Группа решила принять две меры по созданию полностью функционирующей системы; в качестве отправной точки в системе будут использоваться климатические прогнозы, подготов-

ленные при помощи глобальной климатической модели (ГКМ) с пространственным разрешением порядка 300 км и таким образом позволяющие получить весьма обобщенное представление о возможных будущих изменениях климатических переменных. Эти результаты могут служить основой для более тщательного анализа на последующем этапе. С учетом характера инвестиционных циклов и разницы в сроках эксплуатации важнейших инфраструктурных активов Группа заключила, что 50-летний период будет представлять собой подходящий временной горизонт для рассмотрения возможных изменений климатических переменных. При исследовании возможных будущих изменений климата в качестве дополнительного фактора во внимание следует принимать сценарий выбросов, в рамках которого выполняется анализ соответствующих изменений. Поскольку Группа будет изучать изменения в будущем периоде, который наступит через 50 лет, то важно рассмотреть несколько сценариев, поскольку различия между разными сценариями со временем будут становиться более существенными. В этой связи важно изучить и указать степень неопределенности, присущую разработанной системе. Группа заключила, что в системе будут использоваться сценарий РТК 2.6, который соответствует цели, установленной в Парижском соглашении, и сценарий РТК 8.5, который может считаться «инерционным» сценарием.

10. Кроме того, Группа решила, что ВМО через свою Всемирную программу исследования климата (ВПИК) и Центр защиты климата (Германия) будет предоставлять прогнозы прежде всего для таких климатических факторов, как экстремальные явления, связанные с температурой, выпадением осадков и ветрами. Группа будет также получать данные о повышении уровня моря и наводнениях от Объединенного исследовательского центра ЕС в Испре, Италия, который уже провел важные и актуальные исследования в этой области. Секретариату следует связаться с ОИЦ.

11. Представитель ОИЦ ЕС г-н А. Кристоуду ознакомил участников с результатами реализации проектов «ПЕСЕТА»¹ (третий этап) и «ГЕЛИКС»², связанных с изучением последствий изменения климата для морских перевозок. ОИЦ оказывает научно-техническую поддержку Европейской Комиссии в разработке, осуществлении и оценке стратегий ЕС. При оценке последствий изменения климата и соответствующих рисков для морских портов основное внимание уделяется увеличению силы штормов, обуславливающих необходимость закрытия портов, и высокому уровню осадков, который приводит к наводнениям и затоплению территорий, также повреждению складских помещений. Кроме того, повышение температуры и периоды сильной жары отрицательно сказываются на тех видах транспорта, которые обеспечивают связь портов с внутренними регионами (автомобильный и железнодорожный транспорт), а высокая скорость ветра является причиной задержек при разгрузке/загрузке судов.

12. Представитель ЮНКТАД г-жа Р. Асариотис представила информацию о проекте ЮНКТАД по укреплению потенциала под названием «Последствия изменения климата для прибрежной транспортной инфраструктуры в Карибском бассейне: повышение адаптационного потенциала малых островных развивающихся государств». Были выполнены тематические исследования, посвященные двум уязвимым МОРС³ в Карибском регионе (Ямайка и Сент-Люсия) для повышения информированности и осведомленности на национальном уровне и содействия в разработке гибкой методологии оценки последствий изменения климата и вариантов адаптации к ним в других МОРС. Предварительные результаты были представлены и рассмотрены в ходе двух национальных рабочих совещаний по наращиванию потенциала в Сент-Люсии и Ямайке. Более подробную информацию см. следующем веб-сайте: <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/Climate-Change-Impacts-on-SIDS.aspx>.

¹ Будущие направления оценки воздействия на европейском уровне.

² Последствия значительного изменения климата и связанные с этим экстремальные явления.

³ Малые островные развивающиеся государства.

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

13. Консультант Группы профессор А. Велегракис представил обновленный вариант первой главы заключительного доклада Группы с обзором последних тенденций и прогнозов в области изменения климата, отражающихся на транспортном секторе в регионе ЕЭК. Этот обзор включает феноменологический анализ, т.е. рассмотрение путей изменения климата, недавних климатических прогнозов и последствий изменения климата для транспорта, а также ряд выводов и рекомендаций. Основные выводы по итогам анализа состоят в следующем.

a) Имеется достаточно данных, свидетельствующих о значительном – а в некоторых случаях ускоряющемся – изменении.

b) Период 2011–2016 годов был самым теплым за всю историю шестилетним периодом для большей части региона ЕЭК.

c) В соответствии со сценарием низко-умеренного и высокого уровней выбросов прогнозируются значительные повышения температуры поверхности, особенно на севере региона ЕЭК.

d) Будет иметь место весьма значительное уменьшение уже сокращающейся площади морского льда/районов вечной мерзлоты.

e) Согласно прогнозам, величина повышения глобального среднего уровня моря (СУМ) в 2081–2100 годах составит до 1 м; вместе с тем будет наблюдаться существенная пространственная вариативность.

f) В регионе ЕЭК во всех сценариях изменения климата в летнее время прогнозируется значительное увеличение частоты периодов крайне жаркой погоды.

g) В центральной и северо-восточной частях Европы прогнозируется увеличение объемов выпадающих осадков; ожидается также увеличение масштабов паводков.

h) В Европе прогнозируется значительное увеличение частоты периодов аномальной жары.

i) Прогнозы свидетельствуют о повышении ЭУМ для всех европейских морей; также будет наблюдаться увеличение энергии волн, особенно в Балтийском море и северо-восточной и северо-западной частях Тихого океана.

14. Группа поблагодарила профессора А. Велегракиса за его усилия и за подготовку этого обзора. Она напомнила, что основная цель этой главы состоит в том, чтобы дать общий глобальный обзор климатических изменений, и заключила, что эта цель была достигнута. Вместе с тем Группа решила, что необходимо будет вернуться к этой главе и, возможно, пересмотреть ее после доработки всех глав окончательного доклада, с тем чтобы обеспечить их согласованность и взаимодополняемость.

15. Профессор А. Велегракис также представил предварительный анализ ответов правительств на вопросник Группы. Его основные выводы свелись к следующему.

a) В общей сложности на вопросник Группы откликнулись правительства 20 стран, однако лишь некоторые ответы (15) содержали информацию, которая поддается статистическому анализу.

b) Значение, которое правительства придают проблеме изменения климата: 61% – низкое или среднее значение, 39% – большое значение (15 ответов).

с) Важнейшие инфраструктурные магистрали и узлы, которые могут использоваться для целей картирования: 8 ответов, но наблюдается перекося в данных о числе портов и аэропортов.

d) Предполагаемые климатические последствия для важнейших объектов инфраструктуры в разбивке по факторам и видам транспорта: представленная информация в основном касается автомобильного и железнодорожного транспорта (9 ответов).

e) Предполагаемое изменение климатического воздействия со временем на важнейшие элементы инфраструктуры в разбивке по видам транспорта и факторам: были представлены весьма ограниченные сведения только для автомобильных дорог (10 ответов).

f) Запросы пользователей в отношении эффективных мер реагирования: 42% – имеются; 42% – отсутствуют (12 ответов).

g) Наличие информации о последствиях изменения климата для объектов инфраструктуры в разбивке по видам транспорта: неоднородные ответы (10 ответов).

h) Источник используемой метеорологической/климатической информации: большинство респондентов сообщили, что они использовали данные наблюдений и моделирования (10 ответов).

i) Наличие разукрупненных прогнозов/оценок для важнейших объектов инфраструктуры: в тех случаях, когда такая информация имелась в наличии, она в основном охватывала период продолжительностью до 50 лет (11 ответов).

16. Группа заключила, что ограниченность ответов на вопросник может объясняться многими причинами, например тем, что представление ответов на согласованный вариант вопросника является весьма трудоемким процессом, связанным с получением информации в сфере компетенции нескольких министерств; вместе с тем он оправдывает смысл создания этой Группы, который состоит в повышении информированности для адаптации к изменению климата. Кроме того, Группа отметила, что некоторые правительства в ответах на вопросник привели ссылки на свои национальные стратегии и планы действий, а также на те стратегии, которые уже были реализованы. Кроме того, в ходе сессий Группы делегаты правительств и члены соответствующих организаций представили различные примеры применяемой передовой практики, политики и мер. В этой связи Группа решила, что в первоначальный план ее окончательного доклада следует включить главу, в которой будут обобщены все эти примеры передовой практики, стратегии и тематические исследования, и таким образом будет создан репозиторий по вопросам адаптации к изменению климата, который послужит полезным инструментом в деле повышения осведомленности. Представитель Нидерландов г-н П. де Вилдт вызвался подготовить проект этой главы на основе материалов, представленных странами и организациями, и распространить его среди экспертов для рассмотрения.

17. Группа напомнила о том, что на предыдущей сессии секретариат представил информацию о том, каким образом будет осуществляться подготовка второй главы, которая посвящена определению объектов транспортной инфраструктуры в регионе ЕЭК и их уязвимости. Секретариат указал, что поскольку ответы на вопросник по этой теме ограничиваются информацией от ЕК, то следует использовать проект трансъевропейских транспортных сетей (ТЕС-Т), проект ЕАТС ЕЭК и работы ЕЭК по обследованию состояния автомобильного и железнодорожного транспорта. Обследования по автомобильным дорогам и железнодорожным линиям категории Е являются источником сопоставимых данных о транспортных потоках на основных европейских автомобильных и железных дорогах. В таблице по автомобильным дорогам категории Е указана общая протяженность дорог категории Е в разбивке по ширине и числу проезжих частей и полос движения, среднесуточный объем движения за год (СОДГ) на участках автомобильных дорог категории Е, распределение автотранспорт-

ных средств по категориям и т.д. Характеристики железнодорожных линий категории E включают информацию об объеме и распределении железнодорожных перевозок, технические характеристики железнодорожной сети (например, электрификация) и данные о состоянии подвижного состава на конец отчетного года.

18. Группа решила, что поскольку почти ни одно из государств не может официально назвать свои важнейшие объекты транспортной инфраструктуры и ввиду отсутствия соответствующих данных в ответах на вопросник, то при представлении информации о транспортной инфраструктуре государств термин «важнейшие объекты транспортной инфраструктуры» использоваться не будет. Напротив, в тех случаях, когда речь идет об обследованиях по автомобильным дорогам и железнодорожным линиям категории E, следует использовать официальные термины, используемые в соответствующих конвенциях, на которые делается ссылка в этих обследованиях. А именно:

a) в случае автомобильных дорог – «международные автомагистрали» (СМА);

b) в случае железных дорог – «международные магистральные железнодорожные линии» (СМЖЛ);

c) в случае внутренних водных путей – «важнейшие внутренние водные пути международного значения» (СМВП);

d) в случае интермодальных перевозок – «важнейшие линии международных комбинированных перевозок и соответствующие объекты» (СЛКП).

19. Данные обследований по автомобильным дорогам категории E (2000 и 2005 годы) имеются по следующим 46 странам: Австрия, Азербайджан, Албания, Армения, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Казахстан, Косово, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швейцария, Швеция, Эстония. Для остальных 10 стран будут использоваться данные либо ТЕС-Т, либо ЕАТС/ТЕА и ТЕЖ.

20. Данные обследования по железным дорогам категории E (2005 год) имеются по следующим 30 странам: Австрия, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Венгрия, Германия, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария и Швеция. Для остальных 26 стран будут использоваться данные либо ТЕС-Т, либо ЕАТС/ТЕА и ТЕЖ.

21. Группа заключила, что первоначальное сопоставление данных по транспортной инфраструктуре исходя из особенностей движения и прогнозов воздействия различных климатических факторов позволило бы составить предварительную карту «горячих точек», хотя представитель Испании выразил серьезную обеспокоенность по поводу составления карт «горячих точек» для региона ЕЭК (даже если они и считаются предварительными) только путем сопоставления объектов транспортной инфраструктуры с климатическими прогнозами на пространственных картах. Эту задачу на себя следует взять секретариату, и первоначальная карта «горячих точек» должна быть подготовлена для рассмотрения экспертами на их следующей сессии. Вместе с тем эксперты также пришли к выводу о том, что в целях обеспечения достоверности, последовательности и технической правильности подготовленных ими материалов/окончательного доклада каждую «горячую точку» следует дополнительно проанализиро-

вать и оценить на основе других факторов, в частности социально-экономических факторов, качества инфраструктуры, уже принятых адаптационных мер и т.д. На следующей сессии Группы необходимо будет определить параметры, по которым эти «горячие точки» будут дополнительно проанализированы, с тем чтобы убедиться, что они действительно являются таковыми для данного государства/региона, а также методы, которые следует применять для сбора всей этой дополнительной информации/данных.

22. Группа приняла к сведению тот факт, что данное совещание является последним в пределах срока нынешнего мандата. Группа поручила секретариату сообщить Рабочей группе по тенденциям и экономике транспорта на ее 30-й сессии (Женева, 4–6 сентября 2017 года) о ходе работы Группы, трудностях, с которыми она сталкивается, а также имеющихся возможностях создания весьма полезного инструмента для принятия правительствами директивных решений – так называемой карты «горячих точек». Кроме того, она просит продлить мандат Группы с сохранением круга ее ведения еще на один календарный год со времени окончательного утверждения в апреле 2018 года Исполнительным комитетом ЕЭК ООН.

VI. Прочие вопросы (пункт 5 повестки дня)

23. Прочие вопросы не рассматривались.

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

24. Сессии Группы экспертов не запланированы, с тем чтобы на своей предстоящей сессии 4–6 сентября 2017 года WP.5 могла рассмотреть достигнутый прогресс и при необходимости дать указания по возможной будущей деятельности Группы экспертов для одобрения Комитетом по внутреннему транспорту в феврале 2018 года.

VIII. Резюме основных решений (пункт 7 повестки дня)

25. Группа утвердила основные решения своей тринадцатой сессии и просила секретариат и Председателя подготовить полный текст окончательного варианта доклада для распространения среди членов Группы с целью получить комментарии по другим пунктам, помимо содержащихся в основных принятых решениях.