

Distr.: Restricted
17 June 2016
Russian
English and Russian only

**Рабочая группа по внутреннему
водному транспорту**

**Рабочая группа по унификации технических
предписаний и правил безопасности
на внутренних водных путях**

Сорок девятая сессия

Женева, 22–24 июня 2016 года

Пункт 10 предварительной повестки дня

Развитие инфраструктуры внутренних водных путей и окружающая среда

**Деятельность ЕЭК ООН, касающаяся экологических
проблем, оказывающих воздействие на внутренний
водный транспорт, и его устойчивости к воздействию
изменения климата**

Записка секретариата

В данном документе дается краткий обзор деятельности ЕЭК ООН, связанный с проблемами экологии и устойчивостью внутреннего транспорта к воздействию изменения климата, которые могут иметь отношение к деятельности Рабочей группы по внутреннему водному транспорту и Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3).

Рабочая группа, возможно, пожелает напомнить, что экологические проблемы, имеющие отношение к внутреннему водному транспорту (ВВТ) и его устойчивости к последствиям изменения климата, предусмотрены в ее повестке дня следующими стратегическими документами:

а) Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе, Стратегическая рекомендация № 6 «Решение задач по охране окружающей среды и снижению «углеродного следа»;

б) Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

A. Группа экспертов ЕЭК ООН по последствиям изменения климата и адаптации для международных транспортных сетей

Основные выводы и рекомендации, сделанные Группой экспертов в публикации ЕЭК ООН «Воздействие изменения климата и адаптации для международных транспортных сетей» (2013 г.), приведены ниже.

Несмотря на то, что был проведен ряд исследований, связанных с воздействием изменения климата на транспорт, и в настоящее время ряд адаптационных мер и планов в области адаптации уже реализованы либо планируются в настоящее время государственными органами и операторами отрасли в разных странах, тем не менее требуется еще много работы для улучшения понимания ключевых проблем на стыке транспорта и проблем изменения климата. Похоже, что на сегодняшний день решению вопроса о климатической устойчивости международных транспортных сетей уделено недостаточно внимания на региональном и глобальном уровнях.

Поскольку изменения средних уровней воды во внутренних водных водотоках, прогнозируемые до 2050 года, сравнительно невелики, можно ожидать, что в течение этого срока последствия изменения климата существенно проявляться не будут. Однако ожидаемое увеличение амплитуды колебаний уровней воды, фиксируемых в разное время в разных географических точках, безусловно, может стать источником проблем (особенно после 2050 года), что потребует комплексного планирования водных путей, соответствующих инвестиций, технического обслуживания и управления. К числу основных последствий относятся ограничения навигации и рост издержек в связи с чрезмерным понижением и повышением уровней воды, затоплением наземной инфраструктуры, заносимостью навигационных каналов, а также строительством новых водохранилищ.

Учитывая это, представляется, что имеется достаточное временное окно для оценки вариантов адаптации в проектировании портов, флота, комплексного планирования и управления водных путей и материально-технического обеспечения. По видимому, следующие виды деятельности оказывают положительный эффект:

- a) совершенствование и интеграция развития будущей инфраструктуры водного пути;
- b) определение принципов интегрированного планирования с участием экспертов из различных дисциплин (например, навигации, гидрологии, инженерной, пресноводной экологии и экономики);
- c) разработка конкретных руководящих принципов деятельности, помогающих в реализации принципов комплексного планирования для проектов инфраструктуры внутренних водных путей;
- d) информация о существующих (и текущих) практиках и инновациях в отношении конструкции судов и проектирования внутренних водных путей.

Относительно адаптационных стратегий:

- a) настоятельно рекомендуется принимать адаптационные меры в рамках комплексных программ реагирования на природные угрозы; такие программы должны быть рассчитаны не только на активное преодоление трудностей и сбоев, вызываемых погодными явлениями в настоящее время, но и на планирование и реализацию среднесрочных и долгосрочных мероприятий

по адаптации к изменению климата. На основе современных систем управления, уже учитывающих неблагоприятное погодное воздействие, может быть создан работающий адаптационный механизм;

b) ядром эффективной системы реагирования на природные угрозы в отношении транспортного сектора могут стать интегрированные на национальном и международном уровнях базы цифровых сетевых данных, имеющие эффективную структуру и включающие информацию о проблемных участках и происшествиях, планы управления и обслуживания, а также модели управления имуществом. Такие базы данных нуждаются в обслуживании и обновлении и должны быть снабжены необходимыми инновационными (программными) средствами прогнозирования будущих рисков, что позволит использовать их в качестве комплексного инструмента адаптации транспорта к изменению климата в транспортном секторе;

c) возможные последствия изменения климата следует рассматривать на ранних этапах планирования и учитывать в оценках рисков и факторов уязвимости; будущие проекты должны учитывать вопросы, связанные с изменением климата, что необходимо принимать во внимание уже на стадии проектирования объектов и планирования их обслуживания.

Важно укреплять сотрудничество ЕЭК ООН с другими заинтересованными международными организациями и учреждениями – в частности, Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН) и Глобальной рамочной основой для услуг в области климата (ГРОУК) Всемирной метеорологической организации – для налаживания более эффективного взаимодействия между специалистами в области транспорта, климатологами и другими соответствующими научными экспертами и по возможности создать координационный центр для обмена информацией об изменении климата, имеющей отношение к транспорту. С учетом глобального характера изменения климата и его общемировых последствий для транспортного сектора, а также учета связанных с этим проблем при обсуждении международных норм и стандартов в области транспорта в КВТ и его вспомогательных органах ЕЭК ООН следует вступить с инициативой установления контактов с Консультативным комитетом партнеров ГРОУК. Целесообразно также развивать обмен передовой практикой преодоления потенциальных последствий изменчивости и изменения климата в транспортном секторе.

В. Глобальная сеть бассейнов, работающих над адаптацией к изменению климата

Работа по водным ресурсам и адаптации к изменению климата в рамках Конвенции ЕЭК ООН по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер (Водная конвенция) началась в 2007 году. Одним из первых ее достижений стало Руководство по водным ресурсам и адаптации к изменению климата с изложением практических инструментов, которые впоследствии были применены к трансграничным экспериментальным бассейнам. Это привело к разработке одной из первых стратегий трансграничной адаптации во всем мире, например, в бассейнах рек Неман и Днестр. Реализация пилотных проектов показала, что трансграничное сотрудничество в области адаптации имеет решающее значение для повышения эффективности адаптационных мер. В недавней публикации «Проблемы воды и адаптации к изменению климата в трансграничных бассейнах: извлеченные

уроки и передовая практика» приведены ряд выводов и исследования по всему миру, в том числе и те, которые охватывают навигационные аспекты бассейнов Рейна и реки Конго и в районе Великих озер. Платформа пилотных проектов недавно была повышена до глобальной сети бассейнов, работающих над проблемами воды и климата, которая в настоящее время насчитывает 14 членов – бассейны во всем мире, включая Сенегал, Конго, Нигер, Обсерваторию Сахары и Сахеля, Меконг, Дунай и т.д.

Некоторые выводы, имеющие значение для внутреннего водного транспорта в рамках работы по водным ресурсам и адаптации к изменению климата в рамках Конвенции по трансграничным водам:

а) вода занимает центральное место в различных отраслях экономики, следовательно, последствия изменения климата, как ожидается, имеют далеко идущие последствия для общества. Отрасли экономики, которые, согласно прогнозам, наиболее уязвимы – это сельское хозяйство, энергетика, туризм, рыболовство и водный транспорт;

б) поскольку основные судоходные реки в Европе являются трансграничными, тесное сотрудничество между прибрежными странами требует внимания на всех уровнях и во всех отраслях и учреждениях и требует сотрудничества многих заинтересованных сторон, зачастую конкурирующих или конфликтующих, разделенных многочисленными физическими, политическими и правовыми преградами;

в) необходима разработка общего понимания уязвимости в речном бассейне, так как уменьшение уязвимости в одной части бассейна может привести к повышению уязвимости в других его частях. Это должно сопровождаться разработкой общих моделей и сценариев на основе согласованных информации и методологии;

г) следует определить приоритетность мер адаптационных стратегий на уровне бассейна, в том числе связанных с судоходством, благоприятных с точки зрения перспективы для всего бассейна, а также избегать меры, которые могут сделать уязвимыми другие части бассейна. Меры по адаптации должны быть расположены на «оптимальном» уровне для бассейна в той мере, насколько это возможно и стратегически выгодно. Они могут включать в себя оплату мероприятий, осуществленных в других государствах речного бассейна.

В некоторых отчетах были рассмотрены оценки воздействия изменения климата на трансграничные бассейны для транспортной инфраструктуры и, в частности, внутреннего водного транспорта. Были проанализированы возможные последствия для условий работы и качества инфраструктуры и колебания уровня воды, а также были сделаны общие рекомендации о том, как повысить устойчивость транспортной инфраструктуры.

С. Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

На своей пятьдесят второй сессии SC.3 приняла к сведению Совместное заявление о руководящих принципах развития внутреннего судоходства и охраны окружающей среды в бассейне реки Дунай (ECE/TRANS/SC.3/2008/17), подготовленное Международной комиссией по защите реки Дунай (МКЗД), Дунайской комиссией и Международной комиссией по бассейну реки Сава. SC.3/WP.3 ранее обсудила возможность принятия резолюции о комплексном подходе к интегрированным принципам планирования и критериям для речного инжиниринга. Предварительный проект такой резолюции был подготовлен

секретариатом (ECE/TRANS/SC.3/2008/17/Add.1). SC.3 поручила секретариату подготовить обновленный и общий документ, основываясь на результатах работы МКЗД. С тех пор прогресса в дальнейшей работе не наблюдалось.

SC.3/WP.3, возможно, пожелает продолжить обсуждение по этому вопросу, а также обратить внимание в своей будущей работе на рекомендации, данные другими органами ЕЭК ООН.
