



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по внутреннему  
водному транспорту****Шестьдесят седьмая сессия**

Женева, 11–13 октября 2023 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Рабочее совещание «Деятельность по смягчению  
последствий изменения климата  
на внутреннем водном транспорте»****История вопроса и основные цели рабочего совещания****Записка секретариата****I. Мандат**

1. Настоящий документ представлен в соответствии с предлагаемым бюджетом по программам на 2023 год, часть V «Региональное сотрудничество в целях развития», раздел 20 «Экономическое развитие в Европе», программа 17 «Экономическое развитие в Европе» (A/77/6 (разд. 20), таблица 20.6).
2. На своей восьмьдесят пятой сессии Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) принял решение усилить свою роль в работе по важнейшей проблеме изменения климата и расширить свой вклад в эту работу, а также поручил секретариату в тесном сотрудничестве с Бюро КВТ и соответствующими вспомогательными органами разработать амбициозный стратегический документ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте на основе международных правовых документов Организации Объединенных Наций, входящих в сферу компетенции КВТ, с указанием приоритетных действий для КВТ и его соответствующих вспомогательных органов, который был бы подкреплён весомым планом действий с перечислением рубежных этапов (ECE/TRANS/328, пункт 60). Проект стратегии будет рассмотрен и, возможно, принят КВТ на его восьмьдесят шестой сессии в феврале 2024 года.
3. Кроме того, КВТ поручил секретариату раз в два года, начиная с восьмьдесят шестой сессии Комитета, представлять углубленные доклады об изменении климата и внутреннем транспорте.
4. В ответ на решение КВТ Председатель Комитета и директор Отдела устойчивого транспорта предложили председателям рабочих групп КВТ, в том числе SC.3:



а) участвовать в разработке стратегического документа и принять к сведению предлагаемый проект стратегии по борьбе с изменением климата (см. приложение к настоящему документу)<sup>1</sup>;

б) передать обновленную информацию о деятельности по смягчению последствий изменения климата на внутреннем транспорте в секретариат для включения в двухгодичный доклад 2024 года.

## II. Справочная информация

5. За последние годы воздействие изменения климата и связанных с ним явлений на бесперебойную и надежную работу внутреннего водного транспорта стало одним из важнейших вопросов для отрасли. Низкий уровень воды в некоторых европейских реках, в частности в Рейне и Дунае, привел к значительным негативным последствиям для отрасли.

6. В декларации министров «Судоходство по внутренним водным путям во всемирном контексте», принятой 18 апреля 2018 года во Вроцлаве (Польша), министры транспорта а) призвали участников отрасли создавать, где это необходимо, новые типы судов и внедрять инновации и передовые технологии для обеспечения безопасности, снижения риска аварийности, минимизации вредного воздействия на окружающую среду и борьбы с климатическими изменениями; и б) согласились с тем, что необходимо принять меры для обеспечения устойчивости отрасли к воздействию климатических изменений, и поддержали работу по определению тенденций климатических изменений, отрицательно воздействующих на судоходство, для возможности планирования предпринимательской деятельности на длительный период<sup>2</sup>.

7. В Мангеймской декларации «150 лет Мангеймского акта — движущей силы динамичного внутреннего водного транспорта» Центральной комиссии судоходства по Рейну (ЦКСР) был поручено «разработать дорожную карту, которая позволит сократить к 2035 году выбросы парниковых газов на 35 % по сравнению с 2015 годом, сократить к 2035 году выбросы загрязнителей по меньшей мере на 35 % по сравнению с 2015 годом и в значительной мере ликвидировать выбросы парниковых газов и других загрязнителей к 2050 году»<sup>3</sup>.

8. Основными целями стратегии Европейского союза по развитию экологически чистого и безопасного для окружающей среды внутреннего водного транспорта, изложенной в плане действий «НАЯДЫ III: Европейский внутренний водный транспорт, отвечающий требованиям будущего»<sup>4</sup>, являются: а) переориентация большего объема грузовых перевозок на внутренние водные пути и б) необратимый перевод отрасли на курс обеспечения нулевого уровня выбросов при одновременном концептуальном сдвиге в сторону дальнейшей цифровизации, подкрепляемом соответствующими мерами по поддержке нынешних и будущих кадров. План «НАЯДЫ III» опирается на Европейский «зеленый курс»<sup>5</sup> и Стратегию устойчивой и разумной мобильности<sup>6</sup>, в которых поставлена цель увеличить объем перевозок с использованием внутренних водных путей и каботажного судоходства на 25 % к 2030 году и на 50 % к 2050 году.

9. В стратегической рекомендации № 4 «Стимулирование модернизации и экологизации флота и инфраструктуры в целях более эффективного решения задач по охране окружающей среды» в рамках *Белой книги по развитию, достижениям и*

<sup>1</sup> Ссылка: UNECE/2023/TRANS/40 от 9 мая 2023 года.

<sup>2</sup> [https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration\\_r.pdf](https://unece.org/DAM/trans/doc/2018/sc3/Ministerial-declaration_r.pdf), стратегические действия 12 и 15.

<sup>3</sup> [www.ccr-zkr.org/files/documents/dmannheim/Mannheimer\\_Erklaerung\\_en.pdf](http://www.ccr-zkr.org/files/documents/dmannheim/Mannheimer_Erklaerung_en.pdf).

<sup>4</sup> ECE/TRANS/SC.3/2021/1.

<sup>5</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52019DC0640&qid=1635856456244>.

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

будущему устойчивого внутреннего водного транспорта предложены, в частности, следующие действия, направленные на смягчение последствий изменения климата в сфере внутреннего водного транспорта:

а) продолжать обмен передовым опытом и поддерживать программы и экспериментальные разработки, направленные на модернизацию и экологизацию флота, использование новых и усовершенствованных типов судов, движительно-рулевых комплексов с низким и нулевым уровнем выбросов, а также осуществлять мониторинг их реализации;

...

д) поддерживать и стимулировать исследовательскую деятельность и мероприятия, направленные на сохранение и дальнейшее повышение конкурентоспособности внутреннего водного транспорта в отношении экологической эффективности, включая исследования по мерам сокращения выбросов с судов внутреннего плавания и альтернативным видам топлива для судов внутреннего плавания;

е) поддержать инициативу, направленную на сокращение к 2035 году выбросов парниковых газов на 35 % по сравнению с 2015 годом, выбросов загрязняющих веществ — по меньшей мере на 35 % по сравнению с 2015 годом, а к 2050 году — на ликвидацию в значительной степени выбросов парниковых газов и других загрязнителей, как указано в Мангеймской декларации; призывать другие государства-члены поступать аналогичным образом;

ф) содействовать повышению роли водного транспорта, использующего альтернативные виды топлива или электротягу, в городской среде; поддерживать разработку экологически чистых и устойчивых, усовершенствованных или альтернативных двигательных установок для судов внутреннего плавания, а также вести работу по другим вопросам, касающимся воздействия на окружающую среду.

10. Воздействие изменения климата на сети внутреннего водного транспорта и меры по его смягчению были рассмотрены на следующих рабочих совещаниях Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3):

- Поощрение создания современного флота, повышение безопасности судоходства и активизация инноваций (19 июня 2019 года)<sup>7</sup>;
- Цели устойчивого развития и способы их достижения на внутренних водных путях (12 февраля 2020 года)<sup>8</sup>;
- Изменение климата и экстремальная ситуация с уровнем воды на европейских водных путях и ее последствия для внутреннего водного транспорта (17 февраля 2021 года)<sup>9</sup>;
- Предотвращение загрязнения с судов внутреннего плавания и экологизация сектора внутреннего водного транспорта (16 февраля 2022 года)<sup>10</sup>.

### **III. Предлагаемые приоритеты Комитета по внутреннему транспорту, имеющие отношение к Рабочей группе**

11. На своей восьмидесятой пятой сессии КВТ рассмотрел возможные приоритеты для своей будущей деятельности в указанной сфере, основываясь на существующих видах деятельности и областях, которые требуют дальнейшего изучения для поддержки членом КВТ, согласно документу ECE/TRANS/2023/21, пункты 13–19. Для сектора внутреннего водного транспорта могут быть актуальны следующие приоритеты:

<sup>7</sup> ECE/TRANS/SC.3/WP.3/110, пункты 8–39.

<sup>8</sup> ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, пункты 11–39.

<sup>9</sup> ECE/TRANS/SC.3/WP.3/116, пункты 8–34.

<sup>10</sup> ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, пункты 12–35.

- a) Регламентационные приоритеты для КВТ и его вспомогательных органов:
- разработка гармонизированной международной нормативной базы для облегчения перехода на альтернативные виды топлива и экологизации;
  - поддержка ускорения электрификации;
  - инфраструктура для поддержки внедрения электромобилей и транспортных средств, работающих на водороде;
  - меры по смягчению последствий для автомобильного и внутреннего водного транспорта;
  - ускоренная разработка нормативной базы для цифровизации сектора, интеграции инноваций и новых технологий.
- b) Приоритеты поддержки политики:
- поддержание регулярного политического диалога на высоком уровне о новых целях, стратегиях, планах, проблемах и решениях в секторе внутреннего водного транспорта;
  - совершенствование транспортных операций, например более эффективное управление парком автотранспортных средств;
  - поддержка отраслевых изменений в деятельности, таких как снижение спроса на ископаемое топливо, повышение энергоэффективности и циклическая экономика;
  - инновации в области поведения в отношении владения транспортными средствами и их использования;
  - оптимизация инфраструктуры и операций для стран, которые уже создали развитые системы грузовых перевозок и логистики;
  - повышение эффективности систем грузовых перевозок и логистики;
  - разработка дополнительных инструментов, в частности:
    - разработка и внедрение инструмента отслеживания инициатив по сокращению выбросов CO<sub>2</sub> на внутреннем транспорте, который будет отслеживать и предоставлять широкий спектр информации, относящейся к инициативам по сокращению экологического следа внутреннего транспорта;
    - разработка инструментария по выбросам от внутреннего транспорта, который вместе с инструментами поддержки принятия решений обеспечит структурированную основу для оценки возможностей сокращения выбросов во внутреннем транспорте;
  - возглавление усилий по цифровизации, поскольку она может оказаться мощным инструментом для обеспечения мультимодальной интеграции.
- c) Институциональные приоритеты:
- усиление сотрудничества/координации между рабочими сторонами и обзор/оценка текущей институциональной поддержки рабочего направления по смягчению последствий изменения климата, включая возможную централизованную координацию;
  - разработка взаимосвязанных направлений межсекторальной работы в рамках Отдела и, возможно, с другими подпрограммами или крупными игроками, которые могли бы поддержать ускоренную работу.
- d) Межправительственная поддержка с акцентом на региональные/межрегиональные приоритеты и потребности:
- поддержка государств-членов для ускоренного модального перехода;

- поддержка государств-членов для ускоренного модального перехода; развитие трансграничного сотрудничества при планировании и своевременном внедрении мер политики;
- обмен опытом и выработка передовой практики;
- наращивание потенциала;
- проекты по поддержке членов КВТ.

#### **IV. Темы для обсуждения на рабочем совещании**

12. Целями рабочего совещания являются:
  - освещение текущей деятельности по смягчению последствий изменения климата на внутреннем водном транспорте, стратегий, программ и проектов в этой области;
  - рассмотрение действий, которые могли бы быть предприняты SC.3 для оказания помощи странам в решении этой проблемы;
  - предоставление комментариев относительно проекта стратегии КВТ по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте на период до 2050 года.
13. SC.3, возможно, пожелает обсудить следующие темы:
  - международные конвенции и соглашения, касающиеся содействия смягчению последствий изменения климата;
  - прогресс, достигнутый странами, международными организациями и другими ключевыми заинтересованными сторонами, и извлеченные уроки;
  - приоритеты дальнейшей деятельности в этой области;
  - рубежные этапы осуществления плана действий КВТ по борьбе с изменением климата в области внутреннего водного транспорта.
14. Участникам предлагается принять участие в обсуждениях в формате круглого стола и поделиться своим опытом, передовой практикой и информацией об изменениях в этой области, рассмотреть дальнейшие шаги и сформулировать комментарии к предварительному проекту стратегии КВТ или любой из ее глав.

## Приложение

### **Предварительный проект стратегии по сокращению выбросов парниковых газов на внутреннем транспорте на период до 2050 года**

- I. Внутренний транспорт и климат
  - II. Концепция и задачи КВТ в области действий по борьбе с изменением климата
  - III. Стратегические цели
  - IV. Находящиеся в ведении КВТ документы, касающиеся содействия смягчению последствий изменения климата
  - V. План действий КВТ по борьбе с изменением климата с указанием рубежных этапов — содействие достижению целей в области климата со стороны КВТ
  - VI. Перечень приоритетов
  - VII. Мобилизация ресурсов для осуществления настоящей стратегии
  - VIII. Стратегические партнерства в интересах осуществления настоящей стратегии
-