


Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту
**Рабочая группа по тенденциям
и экономике транспорта**
**Группа экспертов по оценке последствий
изменения климата для внутреннего
транспорта и адаптации к нему**

Двадцать четвертая сессия
Женева, 9 и 10 марта 2023 года

**Доклад группы экспертов по оценке последствий
изменения климата для внутреннего транспорта
и адаптации к нему о работе ее двадцать четвертой
сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–5	2
II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)	6	2
III. Инициативы в области оценки последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к нему (пункт 2 повестки дня)	7–13	2
IV. Данные об изменении климата и объектах транспортной инфраструктуры (пункт 3 повестки дня)	14–16	5
V. Национальные и субнациональные проекты, касающиеся оценки последствий изменения климата и потребностей в адаптации объектов транспортной инфраструктуры (пункт 4 повестки дня)	17–20	5
VI. База данных по адаптационным мерам (пункт 5 повестки дня)	21–29	6
VII. Руководящие принципы учета соображений, связанных с изменением климата, в процессах планирования и оперативной деятельности (пункт 6 повестки дня)	30–42	7
VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)	43	10
IX. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 8 повестки дня)	44	10
X. Резюме основных решений (пункт 9 повестки дня)	45	10



I. Участники

1. Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к нему (GE.3) провела свою двадцать четвертую сессию (шестую сессию в рамках своего нового мандата) 9 и 10 марта 2023 года. Сессия проходила под председательством г-жи Ш. Гензель (Германия) и г-жи Т. Попеску (Франция) и г-на Е. Кленьевски (Польша). Она состоялась в формате гибридного совещания, участвовать в котором можно было виртуально с использованием платформы WebEx или присутствовать на нем лично.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих государств — членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК): Германии, Ирландии, Канады, Нидерландов (Королевство), Польши, Португалии, Российской Федерации, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Франции. Присутствовали представители Европейского союза.
3. В сессии участвовали представители следующих международных организаций: Программы Европейского инвестиционного банка по оказанию совместной помощи проектам в европейских регионах (ЕИБ-ДЖАСПЕРС), проекта Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС), Всемирной дорожной ассоциации (ПМАДК) и Всемирной метеорологической организации (ВМО).
4. На сессии была представлена следующая неправительственная организация: Международный союз железных дорог (МСЖД).
5. По приглашению секретариата в сессии приняли участие эксперты из следующих организаций: «Клаймит сенс», ЕВРОКОНТРОЛ, Лаборатории исследовательских приложений Национального центра атмосферных исследований, Швейцарского федерального технологического института в Цюрихе, Эгейского университета и Бирмингемского университета.

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

6. GE.3 утвердила свою повестку дня, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.5/GE.3/47.

Документация

ECE/TRANS/WP.5/GE.3/45

III. Инициативы в области оценки последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к нему (пункт 2 повестки дня)

7. GE.3 продолжила обсуждение инициатив в области оценки последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к нему, с тем чтобы выяснить, существуют или разрабатываются какие-либо новые подходы, инструменты и/или методологии, которые могли бы быть использованы GE.3 в ее работе. В частности, GE.3 рассмотрела а) сведения из технического руководства по оценке климатической устойчивости инфраструктуры в период 2021–2027 годов и положения о климатоустойчивости в пересмотренном регламенте Европейской комиссии, касающемся Трансъевропейской транспортной сети (ТЭС-Т); б) Доклад ВМО о состоянии климата в Европе за 2021 год; в) подготовка руководящих принципов оценки климатических рисков для таксономии Европейского союза Федеральным агентством по окружающей среде Германии; д) технические записки, подготовленные ПМАКС в отношении технико-экономического обоснования для адаптации; е) обновленную информацию, касающуюся проекта МСЖД по повышению устойчивости железных дорог к изменению климата с упором на последствия

ливневых дождей (ReRa-Rain), и информацию о начале реализации проекта по повышению устойчивости железных дорог к изменению климата с упором на последствия аномальной жары (ReRa-Temp); f) Доклад на тему «Готовность к грядущим бурям? Критически важная национальная инфраструктура в эпоху изменения климата», подготовленный Объединенным комитетом парламента Соединенного Королевства.

8. Эгейский университет представил GE.3 обновленную информацию о текущем состоянии знаний, касающихся эволюции потенциальных угроз для внутреннего транспорта в условиях изменчивости и изменения климата.

9. GE.3 высоко оценила информацию и материалы, предоставленные соответственно Европейской комиссией, ВМО, Федеральным агентством по окружающей среде Германии, ПМАКС, МСЖД и Объединенным комитетом парламента Соединенного Королевства. В ходе состоявшегося затем обсуждения GE.3: a) решила обозначить методы и методологии для оценки климатических рисков и уязвимости, приемлемые для включения в ее заключительный доклад; b) приветствовала тот факт, что результаты ее работы были включены в доклад ВМО о состоянии климата в Европе за 2021 год; c) подтвердила важность работы над технико-экономическим обоснованием для адаптации, с тем чтобы привлечь внимание на политическом уровне к превентивным программам по адаптации, и в этой связи отметила также, что в материалы по технико-экономическому обоснованию должны быть включены такие элементы, как страховые премии и улучшение доступа к финансированию; d) отметила сложность с получением информации, касающейся затрат и потерь на транспорте в результате экстремальных погодных явлений, от управляющих объектами транспортной инфраструктуры, а также потенциальную необходимость создания механизмов бюджетного мониторинга, с тем чтобы более эффективно выявлять все затраты, связанные с изменением климата (инвестиции, техническое обслуживание и ликвидация ущерба); e) признала, что процесс сбора сведений об опыте в области адаптации затруднен ввиду различной степени вовлеченности и заинтересованности среди управляющих инфраструктурой в том, что касается подготовки отчетности по адаптации; f) еще раз указала, что для управляющих инфраструктурой является полезным наличие методологий, которые позволяют — с учетом специфики конкретного вида транспорта — осуществлять эффективное стресс-тестирование находящихся в их ведении объектов и выявлять критически важную инфраструктуру, особенно посредством проведения оценок уязвимости или рисков на местном уровне, опирающихся одновременно на экспертный опыт в части климата и сопутствующих рисков и на знания управляющих инфраструктурой о подведомственных объектах, а также при учете соответствующих взаимозависимых аспектов; g) признала важность разработки нормативных актов, предусматривающих обязательный характер такой деятельности по обеспечению климатоустойчивости.

10. GE.3 приняла к сведению, что в последнее время в анализах и оценках различные заинтересованные стороны используют — для прогнозирования будущих последствий — сценарии репрезентативной траектории изменения концентраций (РТК) 4.5 и 8.5 и в меньшей степени РТК 2.6. GE.3 решила использовать в своем анализе РТК 4.5 в дополнение к РТК 8.5. GE.3 решила также рассмотреть новые климатические сценарии, использованные в последнем докладе МГЭИК. В этих сценариях РТК сочетаются с общими социально-экономическими траекториями (ОСТ) (ОСТ 2-4.5 сопоставимы с РТК 4.5, а ОСТ 5-8.5 представляют собой обновленную РТК 8.5). GE.3 отметила, что ОСТ пока имеют ограниченное применение с точки зрения региональных оценок, — которые представляют интерес для группы, — в свете недоступности региональных комплексных моделей климата. Кроме того, GE.3 решила обсудить возможность использования уровней глобального потепления (УГП) при проведении анализа воздействия климата на транспорт. В этой связи следует найти и представить на следующей сессии примеры положительного опыта применения УГП в региональном масштабе.

11. Затем GE.3 обсудила аннотированный план своего окончательного доклада, основанного на предложении, которое содержится в неофициальном

документе № (2023 год), разработанном Председателем и заместителями Председателя при поддержке секретариата. GE.3 выступила со следующими предложениями:

- в начало доклада добавить резюме для лиц, ответственных за разработку политики;
- во введении подробно остановиться на мотивации для принятия мер по адаптации к изменению климата на транспорте, а также проведения анализа затрат и выгод мер по адаптации в сравнении с издержками, возникающими при бездействии (важность разработки экономического обоснования для адаптации);
- в раздел, касающийся изменчивости и изменения климата, включить подраздел, посвященный доступным «климатическим данным для будущего» (РТК, ОСТ, УГП);
- добавить новый раздел (IV), посвященный существующим международным и национальным программам политики и законодательству в области адаптации к изменению климата на транспорте;
- перенести раздел, посвященный экономическому обоснованию для адаптации, включив его в качестве соответствующего подраздела в раздел, посвященный эффективным мерам адаптации, причем сделать акцент на издержках/убытках от бездействия, а также исследованиях, касающихся окупаемости инвестиций, направленных на уменьшение опасности и повышение устойчивости. Общая необходимость адаптации и оценки затрат должна быть отчетливо показана уже во вступительном разделе;
- в разделе, который посвящен методологии для проведения оценки опасностей, сопряженных с изменением климата, для транспортных систем, привести ссылки на национальные отраслевые методы, а также методы, разработанные конкретными партнерами, проиллюстрировав каждый из методов рисунком, где представлены основные этапы данного метода;
- в разделе, посвященном эффективной адаптации, обозначить секторальные методы для оценки мер по адаптации и построения планов адаптации, разработанные на национальном уровне или же конкретными партнерами, проиллюстрировав их рисунками, где представлены основные этапы каждого метода, а также, возможно, включить в этот раздел каталог мер по адаптации для различных видов транспорта либо ссылки на существующие подобные каталоги;
- добавить в раздел, посвященный эффективной адаптации, новую часть, в которой отразить важность мониторинга (изменения климата, состояния объектов инфраструктуры и эффективности мер) и анализа действий по адаптации;
- в разделе, посвященном извлеченным урокам и рекомендациям, отразить проблематику мониторинга мер по адаптации (эффективность, затраты, дезадаптация и т. д.) и затрат, вызванных климатическими явлениями;
- определить, что понимается под риском (существуют различные концепции) — может быть включено в текст в виде вставки или в качестве приложения;
- рассмотреть взаимозависимость и синергию между мерами по снижению риска бедствий/раннему предупреждению и адаптацией к изменению климата.

12. GE.3 также высказалась за то, чтобы разделить доклад на две части: первая часть должна содержать основные разделы и быть максимально сжатой, а вторая часть — содержать подробные тематические исследования, которые иллюстрируют разделы, посвященные методологии и эффективной адаптации, а также другие актуальные тематические исследования для подкрепления тезисов и выводов, выдвинутых в первой части. Кроме того, GE.3 решила, что необходимо определить,

насколько это возможно, общий контур для всех тематических исследований, включенных в окончательный доклад.

13. В ходе обсуждения представители ЮНКТАД, компании «Клаймит сенс» и ПМАКС решили внести свой вклад в подготовку разделов, посвященных соответственно программам политики и законодательству, методам оценки климатической опасности и эффективной адаптации, и в связи с этим решили представить предложения по подробным планам этих разделов к следующему совещанию.

IV. Данные об изменении климата и объектах транспортной инфраструктуры (пункт 3 повестки дня)

14. Секретариат проинформировал GE.3 о задержке в подготовке карт с прогнозами. Эта задержка была вызвана трудностями, не зависящими от секретариата. GE.3 приняла к сведению эту информацию и попросила приложить все усилия, чтобы обеспечить подготовку карт для обсуждения и анализа на следующем заседании.

15. Затем GE.3 рассмотрела подготовленные Бирмингемским университетом данные, касающиеся оценки воздействия опасных ветровых явлений. В частности, обсуждалось исследование, посвященное прогнозированию связанных с погодой инцидентов на железнодорожной сети Великобритании с учетом ветровой опасности и местных условий. Разработанная в рамках исследования прототипная модель данных о задержках, связанных с ветровой опасностью в Великобритании, позволяет прогнозировать возникновение железнодорожных инцидентов, связанных с ветровыми явлениями. Прогнозируемая вероятность возникновения инцидентов, в принципе, должна быть применима к любой конкретной части железнодорожной сети. Дальнейший анализ этого исследования должен помочь установить универсальную применимость данной модели. Также было предложено разработать каталог возможных последствий ветровых явлений. В этот каталог можно было бы также включить соответствующие меры противодействия по каждому ветровому явлению.

16. По итогам обсуждения GE.3 обратилась к Бирмингемскому университету с просьбой дополнительно проанализировать исследование и сделать предложение касательно применимости данной модели. Бирмингемскому университету следует также внести более конкретное предложение по каталогу последствий ветровых явлений. Предлагаемая структура каталога, возможно, позволит использовать ее и для последствий других опасных явлений, таких как жара или осадки.

V. Национальные и субнациональные проекты, касающиеся оценки последствий изменения климата и потребностей в адаптации объектов транспортной инфраструктуры (пункт 4 повестки дня)

17. Эксперты от ЕИБ-ДЖАСПЕРС и Инфраструктурной компании Португалии рассказали о работе, проделанной в Португалии при поддержке программы ДЖАСПЕРС в части разработки плана по повышению устойчивости транспортной инфраструктуры Португалии к изменению климата. Эксперт от Швейцарского федерального технологического института в Цюрихе рассказал о примере стресс-тестирования дорожной инфраструктуры в регионе Кур (Швейцария).

18. GE.3 высоко оценила представленные содержательные доклады. Группа решила, что эти доклады, а также презентация проекта ДЖАСПЕРС, заслушанная на предыдущей сессии и касающаяся адаптации дорог национального значения в Польше к изменению климата, представляют собой ценный материал для включения в окончательный доклад в качестве тематических исследований, подкрепляющих раздел о методологии оценки опасностей, сопряженных с изменением климата, для

транспортных систем. В этой связи GE.3 попросила докладчиков рассмотреть возможность подготовки тематических исследований для окончательного доклада.

19. Обсуждение презентаций подтвердило необходимость наличия рекомендаций в отношении того, какие методы и методики существуют и когда (в каких ситуациях) их следует применять для оценки опасных климатических явлений и уязвимости транспортных систем, причем GE.3 решила включить такие рекомендации в свой окончательный доклад, в раздел, посвященный методологии оценки опасностей, сопряженных с изменением климата, для транспортных систем. Состоявшееся обсуждение подтвердило также необходимость наличия руководства по проведению стресс-тестов транспортной инфраструктуры, — и в этой связи GE.3 работает над рамочным документом по стресс-тестированию транспортной системы.

20. GE.3 просила экспертов представить на следующих сессиях другие национальные и субнациональные проекты по оценке последствий изменения климата и потребностей в адаптации объектов транспортной инфраструктуры.

VI. База данных по адаптационным мерам (пункт 5 повестки дня)

21. ПМАДК представила свой доклад, который был опубликован в декабре 2022 года и основывается на более чем 70 тематических исследованиях, касающихся изменений климата, других опасностей, а также устойчивости дорожных сетей. ПМАДК дала пояснения в отношении подхода, использованного для классификации различных тематических исследований, с тем, чтобы читатели могли легко выделить интересующие их тематические исследования. ПМАДК пояснил также, каким образом знания, полученные на опыте тематических исследований, будут использоваться для обновления, при необходимости, методологических подходов ПМАДК к деятельности по опасным климатическим явлениям и рамочной программы адаптации к изменению климата.

22. Кроме того, ПМАДК рассказала о международном рабочем совещании по вопросам изменения климата, устойчивости и предупреждения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на дорогах, который состоялся в ноябре 2022 года в Джокьякарте (Индонезия). Обсуждение на совещании показало, что все большее внимание уделяется действиям по адаптации в сравнении с ликвидацией последствий экстремальных явлений, и что все экономические, социальные и экологические издержки, связанные с таким восстановлением, полностью признаются и документируются. Была также признана окупаемость инвестиций в снижение риска и создание устойчивой к бедствиям инфраструктуры, поскольку таковые позволяют сократить затраты на ликвидацию последствий бедствий и дальнейшую реконструкцию. В ходе рабочего совещания ПМАДК были также определены области для дальнейшего рассмотрения, включая дезадаптацию, внедрение «зеленых» решений по адаптации и способы решения проблемы инфраструктуры в условиях повышения уровня моря.

23. GE.3 высоко оценила представленный содержательный доклад. GE.3 была бы заинтересована в том, чтобы собранные тематические исследования были проанализированы с точки зрения окупаемости инвестиций в адаптацию, с тем чтобы подготовить конкретные примеры окупаемости для включения в экономическое обоснование адаптации. GE.3 также предложила изучить шаблон, использованный в рамках тематических исследований, содержащихся в докладе ПМАДК, с тем чтобы предложить шаблон для тематических исследований, включенных в окончательный доклад GE.3.

24. GE.3 приветствовала информацию о признании и документировании затрат на восстановление, что позволит собирать такие сведения и представлять фактические данные об издержках, возникающих при бездействии.

25. Кроме того, GE.3 выразила интерес к областям для дальнейшего рассмотрения, определенным в ходе рабочего совещания ПМАДК, и призвала представлять

отчетность и оценивать реализованные меры по адаптации, особенно в том, что касается дезадаптации.

26. Затем GE.3 рассмотрела неофициальный документ № 2 (2023 год), содержащий проект руководства по средствам адаптации в транспортном секторе, который был представлен Бирмингемским университетом от имени группы добровольцев, подготовивших этот проект руководства.

27. GE.3 приветствовала проделанную работу по проекту руководства, высказав следующие замечания:

- добавить во введение указание на область применения;
- пересмотреть раздел, посвященный трудностям, сопряженным с выработкой подходов к определению путей адаптации; в начале документа следует, скорее, отметить соответствующие трудности в общем виде, а в конце документа — привести конкретные примеры таких трудностей;
- добавить определение адаптивной конструкции;
- указать на имеющиеся отраслевые руководства, в которых затрагиваются пути адаптации: например, разработанное ПМАКС руководство по путям адаптации к наводнениям для инфраструктуры водного транспорта, стандарты ISO и руководство ЮНКТАД — и одновременно сократить раздел, посвященный предпосылкам для разработки путей адаптации;
- провести различие между критическими порогами (когда требуются трансформационные изменения) и порогами, при которых превышены текущие возможности;
- избегать использования термина «критическая точка», используя вместо него термин «порог»;
- в этапы разработки путей адаптации включить оценку взаимозависимых аспектов как часть этапа по анализу уязвимостей (этап 1);
- использовать концепцию МГЭИК для мер по адаптации и включить примеры отраслевых мер;
- включить более подробный рисунок, иллюстрирующий план разработки путей адаптации.

28. GE.3 также решила, что дополнительные замечания в письменном виде следует направлять в секретариат до 24 марта 2023 года.

29. Кроме того, GE.3 предложила экспертам изучить вопрос о том, насколько управляющие объектами транспортной инфраструктуры в странах заинтересованы в использовании руководства в контексте тематического исследования по конкретному транспортному объекту. Заинтересованным управляющим объектами инфраструктуры обращена просьба обратиться в секретариат.

VII. Руководящие принципы учета соображений, связанных с изменением климата, в процессах планирования и оперативной деятельности (пункт 6 повестки дня)

30. Франция сообщила о подготовке и представила программу конференции, посвященной повышению осведомленности об адаптации транспортной инфраструктуры к последствиям изменения климата и подготовке эффективной программы действий для стран Средиземноморского региона, которая состоится в Марселе 15–16 мая 2023 года. GE.3 приняла к сведению представленную информацию.

31. Представитель Швейцарского федерального технологического института в Цюрихе внес на рассмотрение неофициальный документ № 3 (2023 год), содержащий

проект рамочного документа по стресс-тестированию транспортных объектов, который был подготовлен межсессионной группой добровольцев.

32. GE.3 приветствовала работу, проделанную межсессионной группой, и проект рамочного документа, высказав следующие замечания:

- добавить наглядные материалы, иллюстрирующие рамки стресс-тестирования (этапы);
- добавить пояснения в отношении того, как стресс-тестирование увязывается с другими методами оценки уязвимости/рисков или дополняет их и в каких случаях рекомендуется применять стресс-тестирование;
- в разделе, посвященном использованию стресс-тестирования в качестве шага для определения потребностей в программе действий, более подробно остановиться на том, что следует за завершением стресс-теста;
- в разделе о применении стресс-тестов лучше объяснить термин «хуже, чем ожидалось», увязав его с превышением порогового значения, после которого система перестает обладать способностью к адаптации;
- также в разделе о применении стресс-тестирования в качестве примеров возможных действий привести — наряду с физическими мерами по адаптации — нефизические меры;
- кроме того, сослаться на национальные кодексы или рамки и европейские руководства, содержащие перечни прогнозных значений по воздействию или дорожному движению, а также на существующие модели, которые могут быть использованы при стресс-тестировании, либо же привести соответствующие конкретные примеры.

33. GE.3 также решила, что дополнительные замечания в письменном виде могут быть направлены в секретариат до 24 марта 2023 года.

34. Кроме того, GE.3 предложила экспертам изучить вопрос о том, насколько управляющие объектами транспортной инфраструктуры заинтересованы в использовании таких рамок при проведении конкретных стресс-тестов транспортных объектов, и подготовить тематические исследования, в которых описывались бы сами тесты и их результаты. В идеале приведенные тематические исследования должны иллюстрировать как качественные, так и количественные подходы к стресс-тестированию. Управляющим объектами инфраструктуры, заинтересованным в проведении стресс-тестов на основе рамочного документа, будет направлена просьба связаться с секретариатом.

35. Далее GE.3 обсудила неофициальный документ № 4 (2023 год), который содержит аннотированный план руководства по оценке критической важности транспортных объектов и был подготовлен секретариатом совместно с Председателем и заместителями Председателя. GE.3 предложила включить в будущее руководство следующие вопросы:

- пояснение относительно того, как уровень критической важности меняется в зависимости от масштаба оценки (один и тот же объект может иметь разный уровень критической важности при рассмотрении в национальном и местном масштабе);
- в качестве последствий включить утрату надежности и безопасности, наряду с утратой связности или эффективности, а также рассмотреть уровни важности, которые следует придавать каждому из этих последствий при проведении оценки критической важности (может зависеть от конкретной ситуации по каждому объекту либо от масштаба оценки); и
- ссылки на существующие международные обязательства в том, что касается выявления критически важных объектов и на существующее европейское определение критической важности.

36. GE.3 предложила заинтересованным экспертам сформировать небольшую группу для разработки проекта руководства к следующей сессии. Заинтересованным экспертам следует связаться с секретариатом. Проект руководства следует подготовить и представить на следующей сессии.

37. Кроме того, GE.3 была проинформирована о распространении вопросников по воздействию климатических/погодных явлений на объекты транспортной инфраструктуры автомобильного/железнодорожного транспорта, а также о сборе данных о событиях, которые привели к инцидентам на объекте и нарушению движения/эксплуатации с повреждением или без повреждения инфраструктуры, что повлияло на регулярность работы объекта и могло потребовать вмешательства специальной ремонтной группы для восстановления работы до уровня, существовавшего до инцидента. В рамках этих обследований предполагается также собрать данные о затратах на проведение восстановительных мероприятий и эксплуатационных потерях.

38. Вопросник был разослан в период с октября по декабрь 2022 года координаторам рабочих групп по автомобильному и железнодорожному транспорту, проектам Трансъевропейской автомагистрали и Трансъевропейской железнодорожной магистрали, а также в МСЖД. В качестве крайнего срока представления ответов была установлена дата 31 марта 2023 года. Первые ответы были получены от Португалии, Словении и Турции.

39. Организация «Евроконтроль» рассказала о своем опыте и поделилась проблемами, сопряженными с издержками от бездействия в отношении изменения климата, в контексте деятельности Рабочей группы по адаптации европейской авиации к изменению климата. Были затронуты несколько аспектов, касающихся сбора данных о затратах, включая выбор видов климатического воздействия, климатических сценариев, типа затрат и временных рамок, а также вопрос о том, в какой степени затраты, зафиксированные в прошлом, могут быть экстраполированы на будущее.

40. Далее GE.3 обсудила опыт по сбору данных о затратах/убытках, в целом отметив отсутствие систематической регистрации затрат со стороны управляющих объектами, а также отсутствие привязки затрат к источникам/причинам их возникновения. Как правило, тщательно регистрируются затраты на ликвидацию ущерба, которые покрываются страховкой. Напротив, затраты на ремонт или ликвидацию последствий, покрываемые из бюджета на техническое обслуживание, никак не увязываются с причинами их возникновения и поэтому должным образом не регистрируются. Действительно, даже в тех случаях, когда управляющие объектами могут отследить затраты, связанные с ущербом или сбоями в работе, возникшими в результате экстремальных погодных явлений, то этих данных, как правило, недостаточно для установления определенной причинно-следственной связи между климатическим явлением и соответствующими затратами. Кроме того, иногда данные о затратах фиксируются, но не включаются систематически в отчетность. В этой связи GE.3 проявила большой интерес к результатам опроса и к тому, подтверждают ли они существующий опыт. В случае положительного ответа на последний вопрос GE.3 может подумать о разработке руководства или материалов по систематическому учету затрат и совершенствованию имеющихся данных для их привязки к источнику/причине, так чтобы можно было определить, какая статья расходов относится к обычным затратам, а какая — к чрезвычайным.

41. Наконец, секретариат проинформировал GE.3 о предстоящих мероприятиях/конференциях по линии ЕЭК и других мероприятиях, представляющих потенциальный интерес для экспертов, в том числе следующих:

- круглый стол «Экологичная, надежная и устойчивая инфраструктура», который состоится 30 марта 2023 года в рамках Регионального форума ЕЭК 2023 года «Обеспечение реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в регионе ЕЭК в условиях многочисленных кризисов» и в ходе которого будет рассмотрена проблематика устойчивости транспортной инфраструктуры, а также заместитель Председателя GE.3 (Франция) расскажет о деятельности GE.3;

- параллельные мероприятия в рамках семидесятой сессии Комиссии, которые пройдут в период со 2 по 5 апреля, и в частности мероприятие, запланированное на 5 апреля, на тему «Будущее регулирования в общеевропейском регионе: поиск перспектив для устойчивого и справедливого будущего», в ходе которого Председатель GE.3 затронет деятельность GE.3;
- организуемый ПМАДК XXVII-й Всемирный дорожный конгресс (2–6 октября 2023 года), в рамках которого будет проведена сессия по прогнозированию, посвященная стресс-тестированию как инструменту для оценки устойчивости объектов дорожной инфраструктуры к опасностям, сопряженным с изменением климата.

42. GE.3 приняла к сведению информацию о предстоящих мероприятиях и приветствовала тот факт, что ее деятельность может быть представлена и обсуждена на этих мероприятиях.

VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)

43. ЮНКТАД проинформировала GE.3 о своей деятельности на полях двадцать седьмой Конференции ООН по изменению климата (КС 27) и выпуске концептуальной записки, касающейся финансирования адаптации для развивающихся стран (концептуальная записка 104 «Решение долговых проблем в увязке с преодолением последствий изменения климата: политическая повестка» (Tackling debt and climate challenges in tandem: A policy agenda).

IX. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 8 повестки дня)

44. Секретариат проинформировал GE.3 о запланированных сроках проведения ее двадцать пятой сессии — 30 и 31 октября 2023 года в Женеве.

X. Резюме основных решений (пункт 9 повестки дня)

45. Секретариат представил резюме решений, принятых GE.3. Полный доклад о работе сессии, подготовленный секретариатом по итогам консультаций с Председателем и заместителями Председателя, будет распространен в электронном виде после сессии для утверждения.
