


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 ним**

Двадцать шестая сессия
Женева, 7 и 8 марта 2024 года

**Доклад Группы экспертов по оценке последствий
изменения климата для внутреннего транспорта
и адаптации к ним о работе ее двадцать шестой 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 ним (пункт 2 повестки дня)	7–15	2
IV. Данные об изменении климата и транспортных активах (пункт 3 повестки дня)	16–22	4
V. Национальные и субнациональные проекты по оценке последствий изменения климата и потребностям в адаптации транспортных активов (пункт 4 повестки дня)	23–27	5
VI. База данных по адаптационным мерам (пункт 5 повестки дня)	28–30	5
VII. Руководящие принципы учета соображений, связанных с изменением климата, в процессах планирования и оперативной деятельности (пункт 6 повестки дня)	31–38	6
VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)	39	7
IX. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 8 повестки дня)	40	7
X. Резюме основных решений (пункт 9 повестки дня)	41	7



I. Участники

1. Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (GE.3) провела свою двадцать шестую сессию (восьмую сессию в рамках своего нового мандата) 7 и 8 марта 2024 года. Сессия проходила под председательством г-жи Ш. Гензель (Германия) и г-жи Т. Попеску (Франция). Она была проведена в очном формате во Дворце Наций в Женеве.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих государств — членов Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций: Германии, Дании, Польши, Португалии и Франции.
3. В мероприятии приняли участие представители следующих международных организаций: Проекта Трансевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Западной Азии (ЭКЗА), Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД).
4. На сессии была представлена следующая неправительственная организация: Международный союз железных дорог (МСЖД).
5. По приглашению секретариата в работе сессии приняли участие эксперты из следующих организаций: Албанские железные дороги, «Клаймит сенс», Глобальный альянс университетов по климату (Национальный университет Ирландии), Оксфордский институт энергетических исследований, Эгейский университет и «ПроРейл».

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

6. GE.3 утвердила свою повестку дня, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.5/GE.3/51.

Документация

ECE/TRANS/WP.5/GE.3/51

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

7. GE.3 продолжила обсуждение инициатив в области оценки последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним, с тем чтобы выяснить, разрабатываются ли какие-либо подходы, инструменты и/или методологии, которые Группа могла бы задействовать в своей работе. В этом контексте а) МСЖД представил GE.3 обновленную информацию о своем проекте «Устойчивые железные дороги перед лицом изменения климата: ливневые дожди (ReRa-Rain) и высокие температуры (ReRa-Temp)», б) Оксфордский институт энергетических исследований сообщил о взаимозависимости энергетики и транспорта в контексте адаптации и с) Глобальный альянс университетов по климату проинформировал о работе Альянса по содействию синергии между исследованиями, политикой и промышленностью для обеспечения устойчивости транспорта в городских условиях. ЮНКТАД сообщила о своей деятельности, представляющей интерес для GE.3.
8. Эгейский университет представил краткую обновленную информацию о состоянии знаний о развитии потенциальных опасностей для внутреннего транспорта в условиях изменчивости и изменения климата и более подробно остановился на морских тепловых волнах.
9. GE.3 поблагодарила за информацию и обновленные данные, предоставленные МСЖД и ЮНКТАД, а также за аналитические материалы, которыми поделились

Оксфордский институт энергетических исследований и Глобальный альянс университетов по климату. В ходе обсуждения GE.3 отметила, что следует продолжить изучение больших данных на предмет их использования для более точной оценки косвенных затрат, связанных с воздействием изменения климата на транспорт. Она подтвердила также необходимость увязки адаптации к изменению климата с мерами по смягчению последствий. Она отметила тот факт, что в будущем энергоснабжение транспорта может стать более устойчивым благодаря происходящим преобразованиям в энергетическом секторе. Затем GE.3 просила МСЖД представить дополнительную информацию о ходе реализации проектов ReRa, с тем чтобы GE.3 могла учесть эти выводы при подготовке своих выводов. Наконец, GE.3 просила ЮНКТАД передать через секретариат подробную информацию о Барбадосском глобальном форуме по поставкам, на котором будет также рассматриваться тема устойчивости к изменению климата.

10. GE.3 отметила, что ввиду только очного формата текущей сессии некоторые презентации, запланированные на текущую сессию, сделать не удалось. GE.3 поручила секретариату принять меры для проведения на следующей сессии презентаций, направленных на ознакомление со способами учета биологических изменений в работе по адаптации, с опытом и практикой применения природоориентированных решений по адаптации транспорта к изменению климата, а также на получение более полного представления об использовании уровней глобального потепления для оценки воздействия изменения климата в регионах.

11. Затем GE.3 кратко обсудила заключительный доклад о выполнении мандата. Было решено включить данные о морских тепловых волнах в раздел доклада, посвященный изменчивости и изменению климата. Она предложила ведущим авторам согласованных глав доклада подготовить свои первоначальные проекты к следующей сессии. GE.3 просила секретариат работать с ведущими авторами в этом направлении.

12. GE.3 обратилась также к своим председателям и секретариату с просьбой предложить простую форму обзора, которую можно было бы использовать для письменных комментариев по главам заключительного доклада. Эту форму следует представить на следующей сессии.

13. Затем GE.3 рассмотрела подготовленный Данией шаблон тематических исследований для включения в заключительный доклад, который содержится в неофициальном документе № 1 (март 2024 года). GE.3 поблагодарила Данию за разработку шаблона. Она предложила внести следующие изменения:

a) добавить к графе по описанию проекта также запрос на информацию о цели и обосновании проекта;

b) провести различие между активами и транспортными услугами/эксплуатацией в графе по инфраструктурным активам; в этой графе в качестве активов добавить также легкорельсовый транспорт и метро;

c) добавить также в графе по опасностям, связанным с погодой, такие опасности, как тепловые волны и вечная мерзлота, и предусмотреть достаточно места для информации об описании методов, используемых для оценки опасностей, связанных с погодой; и

d) включить также просьбу об использовании визуальных материалов и изображений в тематических исследованиях.

14. GE.3 просила распространить обновленный шаблон для представления возможных письменных замечаний заинтересованными экспертами не позднее середины апреля, после чего секретариату следует широко распространить окончательный вариант шаблона с предложением подготовить тематические исследования на его основе. Заинтересованным сторонам следует представить их для рассмотрения GE.3 на очередной, а также последующих сессиях.

15. Наконец, в рамках этого пункта секретариат предложил экспертам начать внутренние консультации по вариантам продолжения работы по адаптации транспорта к изменению климата после истечения срока действия мандата GE.3,

рассчитанного на 2020–2025 годы. В этом контексте секретариат проинформировал GE.3 о принятии Комитетом по внутреннему транспорту (КВТ) стратегии по сокращению выбросов ПГ на внутреннем транспорте с временным горизонтом до 2050 года, а также о том, что в стратегии упоминается работа по адаптации транспорта. Поэтому эксперты, особенно представители правительств в GE.3, возможно, пожелают проконсультироваться со своими правительствами, следует ли преобразовать группу экспертов, имеющую временный статус, в более постоянную техническую группу. Обсуждение этого аспекта следует провести на оставшихся сессиях, в результате чего должна быть выработана соответствующая рекомендация GE.3.

IV. Данные об изменении климата и транспортных активах (пункт 3 повестки дня)

16. В продолжение обсуждения пороговых значений индекса прогноза осадков и просьбы подготовить дополнительные прогнозы осадков на прошлой сессии ЭСКЗА представила карты прогнозов следующих индексов для РТК 2.6 и 8.5:

- годовое количество дней с осадками более 30 мм ($P > 30$ мм) для Европы,
- сезонные результаты для осадков, превышающих 50 мм за три дня, для Европы,
- годовой однодневный максимум осадков и
- годовой простой индекс интенсивности осадков.

17. GE.3 поблагодарила ЭСКЗА за подготовку дополнительных карт. Она проанализировала их и решила представить и описать в своем заключительном докладе карты с годовым количеством дней с $P > 30$ мм в дополнение к $P > 50$ мм в течение трех дней, согласованные на предыдущей сессии, а также сезонные $P > 50$ мм в течение трех дней и годовой простой индекс осадков. Такие же наборы карт прогнозов следует представить для Европы и Центральной Азии.

18. GE.3 поручила секретариату связаться с экспертами от Канады и Соединенных Штатов и предложить им представить для заключительного доклада карты прогнозов по тем же индексам и пороговым значениям, если таковые имеются. В этом случае впервые в заключительном докладе могут быть представлены карты прогнозов, охватывающие всю территорию региона Европейской экономической комиссии.

19. Что касается прогнозов ураганных ветров, то GE.3 решила продолжить работу в этом направлении и при этом учесть работу, проделанную в Германии для прибрежных районов на основе региональных комбинированных моделей океан–атмосфера. С этой целью Германии было предложено сделать презентацию на следующем совещании.

20. GE.3 обсудила также пороговые уровни, используемые в разных странах при оценке воздействия. Участники обменялись полезной информацией по этому вопросу, но был сделан вывод о том, что ранее выбранные пороговые значения представляются подходящими для того типа анализа, который проводится GE.3.

21. Затем секретариат сообщил о проведенных после предыдущей сессии консультациях по вопросу о возможном инструменте сравнительного анализа устойчивости и организации рабочего совещания для обсуждения потребности в этом инструменте. Консультации показали, что сопоставление активов потребует корректировки данных для сравнения, однако последнее было признано слишком сложным, если не невозможным, что затрудняет привлечение внимания к сравнительному анализу устойчивости. Положительный момент состоит в том, что консультации выявили необходимость в создании общей структуры данных об ущербе/затратах, вызванных воздействием изменения климата на транспорт, и их увязки с ключевыми показателями эффективности (КПЭ), используемыми в транспортном секторе.

22. GE.3 обсудила результаты межсессионных консультаций секретариата и сочла целесообразным продолжить изучение структуры данных об ущербе/затратах и связи между КПЭ. С этой целью она просила секретариат обратиться с призывом к заинтересованным экспертам продолжить изучение этого вопроса и по возможности представить предложения для рассмотрения на следующей сессии.

V. Национальные и субнациональные проекты по оценке последствий изменения климата и потребностям в адаптации транспортных активов (пункт 4 повестки дня)

23. Дания провела презентацию инструмента картирования риска осадков в ГИС для железнодорожной сети страны с акцентом на применение датчиков вдоль основных железнодорожных линий. Франция представила информацию о своем новом проекте по оценке уязвимости национальной дорожной сети к изменению климата.

24. GE.3 высоко оценила содержательные презентации и ценную дискуссию по картированию рисков и участию в оценке уязвимости в национальном масштабе. GE.3 предложила обеим странам рассмотреть возможность предоставления тематических исследований по этой работе для заключительного доклада. GE.3 просила также Францию поделиться будущими результатами своей работы по оценке издержек бездействия и по каталогу превентивных или оздоровительных адаптационных мер для компонентов сети после оценки уязвимости.

25. Организация «Клаймит сенс» проинформировала GE.3 о готовящемся в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии документе с изложением позиции по многофакторным рискам и каскадным явлениям в зимнее время года. GE.3 выразила заинтересованность в этом документе и просила по возможности предоставить дополнительную информацию о документе и его выводах на следующем совещании.

26. Франция упомянула о текущей работе над национальным планом адаптации и его опубликовании летом 2024 года, об оценке адаптации подвижного состава к тепловым волнам и устойчивости цепочек поставок и выразила готовность предоставить более подробную информацию об этой работе на следующей сессии.

27. Германия кратко сообщила о принятии национального закона об адаптации к изменению климата, который устанавливает требование для всех федеральных земель, местных властей и государственных учреждений провести оценку уязвимости и разработать планы адаптации. Германия разрабатывает также свою стратегию адаптации к изменению климата, которая должна включать поддающиеся измерению цели адаптации для различных секторов, соответствующие меры для достижения этих целей и конкретные показатели для оценки успеха в достижении целей. Ожидается, что эта работа будет завершена к концу 2024 года. Германия намерена представить на следующей сессии более подробную информацию об этой работе с особым акцентом на цели, связанные с транспортной инфраструктурой.

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

28. Секретариат проинформировал GE.3 об обновлениях, внесенных в документы ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2023/1 и ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2023/2, и о выпуске документов ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2023/1/Rev.1 и ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2023/2/Rev.2, в которых содержится последняя версия руководства по путям адаптации в транспортном секторе.

29. GE.3 приветствовала окончательные исправления и одобрила это руководство. Она еще раз поблагодарила Бирмингемский университет, а также всех экспертов, участвовавших в разработке руководства, за проделанную ими работу. По аналогии с

ее предыдущей просьбой GE.3 обратилась к секретариату с просьбой, касающейся рамок стресс-теста, изучить возможность опубликования руководства по путям адаптации в транспортном секторе отдельно от своего заключительного доклада.

30. Секретариат напомнил GE.3, что руководство должно быть дополнено тематическими исследованиями по применению способов адаптации в транспортном секторе, в связи с чем он просил экспертов изучить вопрос об участии в тематических исследованиях.

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

31. Секретариат проинформировал GE.3 о том, что система стресс-тестов была включена в программу публикаций на 2024 год и что соответствующий документ должен быть опубликован в первой половине 2024 года. GE.3 с удовлетворением отметила эту информацию.

32. Управляющий проекта ТЕЖ проинформировал GE.3 о подготовке к рабочему совещанию ТЕЖ, которое состоится в середине мая 2024 года и будет включать моделирование стресс-теста фиктивного участка железнодорожной линии на основе концепции GE.3 для стресс-тестирования с использованием качественного подхода к оценке. Управляющий проекта ТЕЖ просил заинтересованных экспертов связаться с секретариатом, если они захотят принять участие в рабочем совещании ТЕЖ и моделировании.

33. GE.3 приняла к сведению информацию, представленную управляющим проекта ТЕЖ, и просила проинформировать ее на следующем совещании о результатах стресс-теста методом моделирования. GE.3 обратилась также к проекту ТЕЖ с просьбой подготовить по возможности тематическое исследование по моделированию стресс-теста. Кроме того, GE.3 предложила другим экспертам изучить конкретные примеры стресс-тестов.

34. Затем секретариат от имени участвующих экспертов представил проект руководства по оценке критичности транспортных активов, содержащийся в неофициальном документе № 2 (март 2024 года).

35. GE.3 рассмотрела проект руководства и просила полнее отразить аспект качества данных в шаге 2, а также включить в него положение о том, что оценки следует повторить, когда появится больше данных более высокого качества. GE.3 обратилась к экспертам с просьбой представить материалы для главы 3, касающиеся различных методов оценки критичности.

36. Эгейский университет проинформировал GE.3 о проекте, осуществляемом в Греции, по оценке климатического риска 154 греческих портов с использованием многокритериального анализа, включающего оценку критичности портов. Результаты проекта должны быть готовы к следующей сессии GE.3, и в этом случае Эгейский университет представит их и внесет свой вклад в многокритериальный анализ для оценки критичности на основе опыта и уроков, полученных в ходе реализации проекта. GE.3 с удовлетворением отметила эту информацию.

37. Секретариат сообщил GE.3, что никаких дополнительных данных о воздействии экстремальных погодных явлений собрано не было. Экспертам было предложено содействовать заполнению большего числа ответов на вопросник.

38. Затем секретариат предложил GE.3 рассмотреть способы предоставления широкого и удобного для пользователей, но в то же время интерактивного, а не просто пассивного доступа к методическим материалам, которые группа подготовит к концу своего мандата. После первого обмена мнениями GE.3 поручила секретариату изучить варианты создания электронного центра ООН по адаптации к изменению климата, через который можно было бы обеспечить интерактивный и удобный для пользователей доступ к методическим материалам.

VIII. Прочие вопросы (пункт 7 повестки дня)

39. Секретариат подтвердил информацию о принятии КВТ на его последней годовой сессии стратегии по сокращению выбросов ПГ на внутреннем транспорте.

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

40. Секретариат проинформировал GE.3 о том, что ее следующую, двадцать седьмую сессию планируется провести в Женеве 1 и 2 октября 2024 года. Секретариат сообщил также первоначальные сроки проведения двух запланированных сессий в 2025 году.

X. Резюме основных решений (пункт 9 повестки дня)

41. 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.
