


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**
Девятнадцатая сессия

Женева, 1 и 2 октября 2020 года

**Доклад Группы экспертов по оценке последствий
изменения климата для внутреннего транспорта
и адаптации к ним о работе ее девятнадцатой сессии**
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Участники	1–4	2
II. Выборы должностных лиц (пункт 1 повестки дня).....	5	2
III. Утверждение повестки дня (пункт 2 повестки дня).....	6	2
IV. Инициативы в области оценки последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (пункт 3 повестки дня)	7–14	2
V. Данные об изменении климата и транспортных активах (пункт 4 повестки дня).....	15–25	3
VI. Национальные и субнациональные проекты по оценке последствий изменения климата и потребностям в адаптации транспортных активов (пункт 5 повестки дня).....	26–31	5
VII. База данных по адаптационным мерам (пункт 6 повестки дня)	32–37	6
VIII. Руководящие принципы учета соображений, связанных с изменением климата, в процессах планирования и оперативной деятельности (пункт 7 повестки дня).....	38–42	6
IX. Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня).....	43–45	7
X. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 9 повестки дня).....	46	7
XI. Резюме основных решений (пункт 10 повестки дня).....	47	8

Приложение

План достижения основных целей мандата на 2020–2025 годы.....	9
---	---



I. Участники

1. Группа экспертов по оценке последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (именуемая далее Группой) провела свою девятнадцатую сессию (первую сессию в рамках своего нового мандата) 1 и 2 октября 2020 года. Сессия проходила под председательством г-жи Ш. Гензель (Германия) и г-жи Э. Смолли (Канада) в форме гибридного совещания, участвовать в котором можно было с использованием платформы WebEx или присутствовать на нем лично. Сессия проходила только на английском языке из-за ограничения возможностей Отдела обслуживания конференций Отделения ООН в Женеве по обеспечению устного перевода.
2. В работе сессии приняли участие представители следующих государств — членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК): Германии, Ирландии, Канады, Нидерландов, Польши, Португалии, Российской Федерации, Турции, Финляндии, Франции и Хорватии.
3. Кроме того, в работе сессии приняли участие представители следующих международных организаций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Объединенного исследовательского центра (ОИЦ).
4. По приглашению секретариата в работе сессии приняли участие эксперты от следующих организаций: «Клаймет сенс», Центра защиты климата (Германия), «ПКП Польские железные дороги» (ПКП ПЛК), «Банеданмарк», Федерального автономного института «РОСДОРНИИ» и Эгейского университета.

II. Выборы должностных лиц (пункт 1 повестки дня)

5. GE.3 избрала г-жу Ш. Гензель (Германия) на пост Председателя, а г-жу Э. Смолли (Канада) и г-на Я. Кленевского (Польша) на посты заместителей Председателя. Г-жа Гензель и г-жа Смолли поблагодарили GE.3 за оказанное доверие и сообщили, что вместе с г-ном Кленевским они будут осуществлять совместное руководство деятельностью Группы, в том числе выступая в качестве сопредседателей сессий.

III. Утверждение повестки дня (пункт 2 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.3/37

6. GE.3 утвердила свою повестку дня, содержащуюся в документе ECE/TRANS/WP.5/GE.3/37. Кроме того, GE.3 приняла решение согласовать в ходе текущей сессии план достижения основных целей своего мандата, включая итоговые результаты, мероприятия и сроки. На последующих сессиях по мере необходимости этот план будет обновляться. План содержится в приложении к настоящему документу.

IV. Инициативы в области оценки последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним (пункт 3 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2020/1

7. GE.3 обсудила инициативы в области оценки последствий изменения климата для внутреннего транспорта и адаптации к ним. Обсуждение началось с доклада представителя Эгейского университета, посвященного документу ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2020/1.
8. В ходе обсуждения эксперты отметили любопытные ресурсные материалы, которым можно уделить более пристальное внимание на будущих сессиях, в том числе руководство Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПМАКС)

по адаптации для внутренних водных путей¹, публикацию «Rail Adapt» («Адаптация железнодорожного транспорта»)² и рамочную основу ISO 14090.

9. ЮНКТАД проинформировала о своем недавнем докладе «Climate Change Impacts and Adaptation for Coastal Transport Infrastructure: A Compilation of Policies and Practice» («Последствия изменения климата для прибрежной транспортной инфраструктуры и адаптация к ним: подборка материалов по политике и практике»)³, выпущенном в январе 2020 года. В нем содержится последняя информация/последние данные и источники информации о тенденциях и прогнозах в области изменения климата, а также о его последствиях (включая издержки/экономические потери); в докладе отмечаются некоторые вопросы для будущего рассмотрения и приводятся гиперссылки на все использованные материалы.

10. ЮНКТАД пригласила экспертов на свое виртуальное совещание экспертов, посвященное адаптации морских портов к изменению климата в поддержку Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, запланированное на 27–28 октября 2020 года⁴. Заинтересованным в этом совещании экспертам было предложено зарегистрироваться в онлайн-режиме и/или связаться с секретариатом ЮНКТАД.

11. ЮНКТАД сообщила также о том, что 10 декабря 2019 года на КС-25 в Мадриде прошел дискуссионный форум высокого уровня по вопросу об устойчивой к изменению климата транспортной инфраструктуре в интересах устойчивой торговли, туризма и развития в малых островных развивающихся государствах (МОРАГ)⁵. И наконец, ЮНКТАД предложила GE.3 учитывать в своей работе направления и основные вехи, сформулированные в рамках Марракешского партнерства в интересах глобальных действий по борьбе с изменением климата⁶.

12. Кроме того, ЮНКТАД просила GE.3 рассмотреть вопрос о том, как лучше отразить работу по адаптации к изменению климата в рамках мер по восстановлению экономики, принимаемых странами в связи с COVID-19.

13. GE.3 высоко оценила обмен информацией и ссылки на интересные ресурсы. Она просила организацию «Клаймет сенс» связаться с ПМАКС, Международным союзом железных дорог (МСЖД) и Международной организацией по стандартизации (ИСО), чтобы пригласить их выступить на следующих сессиях с докладами о руководстве ПМАКС по адаптации для внутренних водных путей, публикации «Rail Adapt» и рамочной основе ISO 14090. Она просила также Германию выступить с докладом о методе стресс-тестирования, использованном в рамках проекта по изучению влияния экстремальных погодных и климатических явлений на супрарегиональные транспортные потоки (сценарий стресс-теста для Среднего Рейна), о котором идет речь в документе ECE/TRANS/283 (тематическое исследование № 6, глава 2, часть II).

14. Эгейский университет вызвался провести обзор статей в научных журналах о текущих инициативах в области оценки воздействия изменения климата и разработки и доступности баз данных, содержащих климатические прогнозы и геологические карты, и представить резюме этого обзора на будущих сессиях.

V. Данные об изменении климата и транспортных активах (пункт 4 повестки дня)

Документация: ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2020/2, ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2020/3

¹ URL: www.pianc.org/publications/envicom/wg178.

² URL: https://uic.org/IMG/pdf/railadapt_final_report.pdf.

³ URL: <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2631>.

⁴ URL: unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=2358.

⁵ URL: unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=2354.

⁶ URL: unfccc.int/climate-action/marrakech-partnership/reporting-and-tracking/climate_action_pathways.

15. GE.3 рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2020/2, представленный на сессии Центром защиты климата (Германия) и посвященный возможностям, которые предоставляет проект CORDEX-CORE для получения последовательного набора данных о климатических прогнозах в масштабах всего региона ЕЭК.

16. GE.3 решила, что для анализа будущих последствий изменения климата ей следует стремиться к использованию двойного подхода:

a) применять последовательные данные о прогнозах, полученные на основе CORDEX-CORE, для всего региона ЕЭК в соответствии с методологией, изложенной в заключительном докладе предыдущей Группы экспертов, и разрабатывать карты, позволяющие визуализировать возможные угрозы для транспортных систем, связанные с воздействием климата. GE.3 считает, что такой подход был бы весьма полезен для повышения осведомленности ответственных за принятие решений лиц в странах всего региона ЕЭК относительно важности и срочности работы по адаптации транспортной системы к изменению климата; и

b) проводить более детальный анализ для того или иного важного международного транспортного коридора и для отдельных конкретных географических районов в целях получения более подробной и точной увязки с угрозами, обусловленными воздействием климата.

17. В связи с использованием CORDEX-CORE Группа экспертов подняла вопрос о том, имеются ли какие-либо планы по коррекции смещения в рамках CORDEX-CORE. GE.3 обсудит этот вопрос на будущих совещаниях.

18. GE.3 рассмотрела документ ECE/TRANS/WP.5/GE.3/2020/3, представленный на сессии Германией и посвященный показателям для анализа возможных последствий изменения климата для транспортных активов.

19. GE.3 решила, что при отборе показателей ей следует ориентироваться на те последствия изменения климата, которые в наибольшей степени интересуют управляющих транспортной инфраструктурой по всему региону ЕЭК. В то же время при отборе показателей GE.3 следует также принимать во внимание то, какие ресурсы будут необходимы для проведения анализа.

20. GE.3 решила подготовить простой вопросник для проведения консультаций с управляющими транспортной инфраструктурой относительно того, какие последствия изменения климата представляют для них наибольший интерес, а также относительно соответствующих пороговых значений климатических показателей. Необходимо, чтобы этот вопросник был несложным и позволял собрать информацию о пороговых параметрах для проектирования инфраструктуры, и экспертам следует распространить его непосредственно среди управляющих инфраструктурой в своих странах. Кроме того, секретариату следует направить вопросник управляющим инфраструктурой в странах, которые еще не участвуют в деятельности Группы экспертов, и различным международным ассоциациям, представляющим частный сектор. При разработке вопросника следует также принять во внимание другие аналогичные вопросники и опыт, накопленный в результате их применения.

21. Центр защиты климата (Германия) вызвался оказать секретариату помощь в разработке этого простого вопросника. Секретариат предложил еще двум–трем экспертам оказать содействие в проведении этой работы и просил их связаться с секретариатом после сессии.

22. Затем GE.3 решила, что анализ ответов на вопросник следует по возможности провести на следующей сессии, с тем чтобы продвинуться вперед в обсуждении вопроса об отборе показателей для обоих подходов.

23. Секретариат доложил о своих усилиях по сбору данных о транспортных активах для Географической информационной системы (ГИС) ЕЭК. Оказалось, что сбор данных непосредственно от стран через координационные центры рабочих групп ЕЭК, обслуживающих соглашения в области инфраструктуры, представляет собой сложную задачу. В то же время секретариат отметил, что в течение 2021 года данные по сети железных дорог категории E, определенной в Европейском соглашении о

международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), вероятно, станут доступными в ГИС ЕЭК в рамках отдельного проекта. Секретариат разъяснил также суть проблемы, связанной с импортом в ГИС ЕЭК данных по инфраструктуре с открытым исходным кодом: из-за высокого уровня детализации для обработки данных требуется значительное количество времени. В связи с этим он предложил надлежащим образом устанавливать уровень детализации для каждого импорта данных. Вероятно, для анализа в масштабах всего региона ЕЭК следует использовать только данные по автомобильным/железным дорогам международного/национального значения (первый подход в рамках анализа климатических прогнозов), в то время как для анализа по отдельным географическим районам следует рассматривать большее количество уровней инфраструктуры (второй подход).

24. После этого Секретариат сообщил, что для оценки критичности транспортных активов доступны только данные о движении автомобильного/железнодорожного транспорта, собранные в ходе периодических переписей для подготовки транспортной статистики ЕЭК.

25. ОИЦ предложил изучить открытую транспортную карту, которая была доработана с целью отображения на ней объемов перевозок.

VI. Национальные и субнациональные проекты по оценке последствий изменения климата и потребностям в адаптации транспортных активов (пункт 5 повестки дня)

26. Германия представила результаты первого этапа своего исследовательского проекта, осуществлявшегося в период 2016–2019 годов и посвященного адаптации транспортной системы Германии к изменению климата и экстремальным погодным явлениям, а также рассказала о перспективах, касающихся проведения второго этапа проекта, намеченного на период 2020–2025 годов. В этом выступлении, в частности, обсуждались три основные области деятельности в рамках проекта: а) описание изменения климата, б) анализ последствий изменения климата и с) оценка вариантов адаптации. Предполагается, что в ходе второго этапа этот проект будет переориентирован на проведение комплексной оценки изменения климата и особое внимание будет уделяться диалогу с пользователями.

27. Финляндия и Ирландия сообщили о запуске проектов, посвященных формированию более глубокого понимания потребностей в области адаптации для управления активами и определению критически важной инфраструктуры соответственно. Ирландия обещала выступить на следующей сессии с докладом о промежуточных результатах своего проекта.

28. Канада представила информацию о работе по двум направлениям: первое направление связано с программой, в рамках которой на сегодняшний день получена оценка климатических рисков в отношении 45 транспортных активов, а второе — с проектом по изучению возможной необходимости в стандартизации методов оценки уязвимости аэропортов, расположенных в районах вечной мерзлоты.

29. GE.3 приветствовала обмен информацией и опытом и подчеркнула, что такой обмен имеет решающее значение для продвижения вперед работы по адаптации транспортного сектора к изменению климата. Она высоко оценила также систематический и комплексный подход, применяемый в рамках адаптации к изменению климата в Германии.

30. Кроме того, состоявшийся обмен показал, что проведение работы по адаптации требует повышения уровня профессиональной квалификации различных специалистов-практиков, занимающихся вопросами развития транспорта и обслуживания инфраструктуры. В связи с этим GE.3 решила, что в течение срока действия ее текущего мандата ей следует рассмотреть вопрос о том, каким образом она сможет эффективно содействовать усилиям по повышению уровня квалификации и нужно ли с этой целью разработать какие-либо конкретные руководства.

31. Нидерланды вызвались представить на следующей сессии доклад о текущих проектах в области транспорта и адаптации к изменению климата.

VII. База данных по адаптационным мерам (пункт 6 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 1 WP.5/GE.3 (2020 год)

32. GE.3 обсудила пути разработки проекта базы данных по адаптационным мерам для транспортных активов. Обсуждение началось с того, что секретариат представил неофициальный документ № 1 WP.5/GE.3 (2020 год) (упомянутый в повестке дня как неофициальный документ № 4 WP.5/GE.3 (2020 год)). Основное внимание в этом выступлении было уделено тому, что база данных должна содержать сведения следующих типов: а) особенности и условия, в силу которых конкретные транспортные активы могут превратиться в объект особого внимания с учетом оцененных рисков, обусловленных изменением климата/экстремальными явлениями, б) предлагаемые адаптационные меры для сведения к минимуму рисков и с) показатели для определения степени целесообразности и рентабельности этих мер.

33. В ходе обсуждения GE.3 решила провести обзор литературы и ресурсов по существующим базам данных. Секретариат сообщил о том, что он изучит вопрос о возможности проведения такого обзора собственными силами с привлечением одного стажера.

34. GE.3 просила Канаду подготовить подробный доклад о работе, увязывающей оценку рисков с потребностями в области адаптации для отдельных транспортных активов. Результаты этой работы, и в особенности любые выявленные связи между оцениваемыми рисками и выбором подходов в области адаптации, могут оказаться полезными для обсуждения вопроса о разработке базы данных.

35. GE.3 просила также Германию представить доклад о подходе, принятом в Германии в рамках исследовательского проекта по структурированию адаптационных мер.

36. ЮНКТАД было предложено представить перечни требований к данным о транспортных активах, подготовленные в рамках проекта ЮНКТАД, касающегося малых островных развивающихся государств (SIDSport-ClimateAdapt). Эти перечни были разработаны для сбора конкретных параметров активов в целях проведения анализа в ходе оценки рисков.

37. Дополнительная информация должна помочь GE.3 согласовать на следующей сессии подход к разработке базы данных, который позволил бы обеспечить ее полезность по сравнению с существующими базами данных благодаря ее хорошей продуманности и сфере охвата. Процесс разработки, вероятно, следует начать в рамках небольшой группы добровольцев. Ирландия и ЮНКТАД выразили заинтересованность в том, чтобы войти в состав такой небольшой группы. Другим сторонам, заинтересованным в участии в такой небольшой группе, предлагается связаться с секретариатом после совещания.

VIII. Руководящие принципы учета соображений, связанных с изменением климата, в процессах планирования и оперативной деятельности (пункт 7 повестки дня)

38. GE.3 решила, что существенным результатом работы станут руководящие принципы учета соображений, связанных с изменением климата, в процессах планирования и оперативной деятельности. Кроме того, GE.3 решила, что эти руководящие принципы должны отвечать потребностям разных целевых групп. В связи с этим GE.3 пришла к выводу о том, что до начала процесса разработки руководящих принципов ей следует наладить диалог с их будущими пользователями.

39. GE.3 приняла решение организовать рабочие совещания, в том числе виртуальные, в ходе которых с будущими пользователями руководящих принципов (в частности, с одной стороны, с лицами, ответственными за разработку политики, а с другой — с сотрудниками, занимающимися вопросами планирования и оперативной деятельности) можно будет проводить консультации относительно имеющихся у них потребностей.

40. Секретариат обещал обсудить с Рабочей группой по интермодальным перевозкам и логистике вопрос о ее заинтересованности в совместном проведении в 2021 году одного из таких рабочих совещаний по налаживанию диалога с пользователями.

41. Еще одно рабочее совещание следует провести в формате виртуального мероприятия, возможно, в первой половине 2021 года — до начала следующей сессии GE.3, с тем чтобы на ней уже можно было рассмотреть выводы этого рабочего совещания.

42. GE.3 решила подготовить концептуальную записку для рабочих совещаний и согласовать ее посредством электронного обмена сообщениями. Ирландия, Нидерланды и ЮНКТАД вместе с председателями и секретариатом согласились заняться разработкой концептуальной записки.

IX. Прочие вопросы (пункт 8 повестки дня)

Документация: неофициальный документ № 2 WP.5/GE.3 (2020 год)

43. GE.3 рассмотрела неофициальный документ № 2 WP.5/GE.3 (2020 год) (упомянутый в повестке дня как неофициальный документ № 5 WP.5/GE.3 (2020 год)), представленный секретариатом по вопросу об учреждении проекта финансирования (фонда GE.3) в поддержку ее деятельности. Такой фонд GE.3, учрежденный на период деятельности GE.3 (2020–2025 годы), будет управляться секретариатом, а средства будут расходоваться на: а) оказание содействия экспертам в участии в работе GE.3, б) стимулирование деятельности GE.3 в рамках международных конференций и других мероприятий, в) организацию мероприятий по повышению уровня осведомленности, д) помощь в реализации национальных или субнациональных проектов в странах, имеющих небольшой опыт работы в области адаптации к изменению климата, и е) консультативную поддержку в разработке таких инструментов управления знаниями, как база данных по адаптационным мерам и руководящие принципы.

44. Нидерланды проинформировали GE.3 о своем решении выделить грант на финансирование этого проекта в 2020 и 2021 годах. Этот грант следует использовать, в частности, для повышения осведомленности о важности и срочности работы по адаптации транспортных систем к изменению климата и соответственно для поддержки участия в работе Группы экспертов из стран с переходной экономикой и развивающихся стран.

45. Другие эксперты сообщили, что обсудят концепцию финансирования в своих организациях, и этот пункт будет вновь рассмотрен на следующей сессии.

X. Сроки и место проведения следующей сессии (пункт 9 повестки дня)

46. GE.3 приняла к сведению тот факт, что ее двадцатую сессию планируется провести в Женеве 22 и 23 апреля 2021 года. В свете текущего кризиса, обусловленного COVID-19, проведение совещаний в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве затруднено; эти сроки будут подтверждены после пересмотра графика совещаний на 2021 год.

XI. Резюме основных решений (пункт 10 повестки дня)

47. Секретариат представил резюме решений, принятых GE.3. Полный доклад о работе сессии будет распространен в электронном виде для утверждения после сессии.

Приложение

План достижения основных целей мандата на 2020–2025 годы

Основные цели, заключающиеся в а) повышении осведомленности, наращивании потенциала и обобщении знаний, накопленных странами и научным сообществом, в области оценки последствий изменения климата для транспорта и адаптации к ним и б) дальнейшем повышении уровня знаний и углублении анализа в области последствий изменения климата для внутреннего транспорта, а также выявлении подходящих и эффективных с точки зрения затрат адаптационных мер, находят отражение в следующих итоговых результатах, промежуточных итогах и мероприятиях для GE.3:

<i>Итоговый результат</i>	<i>Промежуточные итоги</i>	<i>Мероприятия и сроки</i>
Карты, отображающие наложенные друг на друга данные прогнозов изменения климата, данные о транспортных активах и эксплуатационные данные по региону ЕЭК в ГИС ЕЭК	Выбор климатических показателей для прогнозов последствий изменения климата в рамках первого подхода (анализ прогнозов для всего региона ЕЭК) и в рамках второго подхода (отдельные географические районы, транспортные коридоры)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Разработка и распространение простого вопросника, а также анализ ответов на него для понимания потребностей в анализе последствий изменения климата в качестве основы для отбора показателей (начало 2021 года) 2. Построение климатических прогнозов в рамках первого подхода и подготовка карт (конец 2021 года, начало 2022 года) 3. Построение климатических прогнозов в рамках второго подхода: установление точек соприкосновения с национальными проектами (период 2022–2024 годов) 4. Привлечение средств для национальных проектов в заинтересованных странах с переходной экономикой/развивающихся странах (к 2021 году)
	Повышение качества транспортных данных (координаты ГИС и данные о движении) в ГИС ЕЭК	<ol style="list-style-type: none"> 1. Обновление транспортных данных по сетям железных дорог и данных о движении автомобильного/железнодорожного транспорта (к началу 2022 года) 2. Включение более подробных транспортных сетей и данных о движении для национальных проектов в рамках второго подхода (период 2022–2024 годов)
Анализ прогнозов изменения климата и его возможных последствий для транспортных активов, представленный в заключительном докладе GE.3	Карты для первого подхода, отображающие наложенные друг на друга данные прогнозов изменения климата и транспортные данные	<ol style="list-style-type: none"> 1. Описание/анализ карт для первого подхода (в 2022 году) 2. Организация мероприятий, направленных на повышение осведомленности, с обсуждением результатов анализа (с 2022 года — в отношении новых результатов)

<i>Итоговый результат</i>	<i>Промежуточные итоги</i>	<i>Мероприятия и сроки</i>
Подробный анализ областей уязвимости транспортных активов и сетей к изменению климата и экстремальным погодным условиям, представленный в заключительном докладе GE.3	Карты для второго подхода, отображающие наложенные друг на друга данные прогнозов изменения климата и транспортные данные	1. Описание/анализ карт для второго подхода (возможно, в рамках национальных проектов) (период с 2023 года по начало 2025 года)
База данных по адаптационным мерам	Разработка базы данных	1. Обзор и оценка существующих баз данных (к началу 2021 года) 2. Разработка проекта (к началу 2022 года)
	Наполнение базы данных информацией о мерах	1. Сбор данных о мерах из национальных проектов (период 2022–2024 годов) 2. Публикация базы данных в качестве онлайн-ресурса (к 2024 году/когда в нее будет включено достаточное число мер) 3. Включение дополнительных мер (2024–2025 годы)
Руководящие принципы учета соображений, связанных с изменением климата, в процессах планирования и оперативной деятельности	Концептуальная проработка руководящих принципов	1. Организация рабочих совещаний по установлению диалога с пользователями для определения их потребностей (к 2021 году) 2. Проработка концепции руководящих принципов с учетом потребностей пользователей (2021 год — начало 2022 года)
	Разработка руководящих принципов	1. Подготовка руководящих принципов (2022–2023 годы) 2. Проверка руководящих принципов (2024 год) 3. Доработка руководящих принципов по результатам их проверки (конец 2024 года — 2025 год): установление точек соприкосновения с национальными проектами
Заключительный доклад GE.3	Анализ прогнозов изменения климата и его возможных последствий для транспортных активов, а также подробный анализ областей уязвимости транспортных активов и сетей к изменению климата и экстремальным погодным условиям, представленные в заключительном докладе GE.3	1. Составление заключительного доклада (2025 год)