



**Конференция Организации  
Объединенных Наций  
по торговле и развитию**

Distr.: General  
17 February 2015  
Russian  
Original: English

**Совет по торговле и развитию**  
**Комиссия по торговле и развитию**  
**Рассчитанное на несколько лет совещание**  
**экспертов по транспорту, торговой логистике**  
**и упрощению процедур торговли**  
**Третья сессия**  
Женева, 24–26 ноября 2014 года

**Доклад рассчитанного на несколько лет совещания  
экспертов по транспорту, торговой логистике  
и упрощению процедур торговли о работе  
его третьей сессии,**

проходившей во Дворце Наций в Женеве 24–26 ноября 2014 года

**Содержание**

*Стр.*

I. Резюме Председателя.....	2
A. Вступительные заявления.....	2
B. Малые островные развивающиеся государства: проблемы в сфере транспорта и торговой логистики .....	3
C. Заключение .....	13
II. Организационные вопросы .....	17
A. Выборы должностных лиц.....	17
B. Утверждение повестки дня и организация работы .....	17
C. Итоги сессии.....	18
D. Утверждение доклада о работе совещания.....	18

**Приложение**

Участники сессии .....	19
------------------------	----

GE.15-02719 (R) 220415 230415



\* 1 5 0 2 7 1 9 \*

Просьба отправить на вторичную переработку 



## **Введение**

1. Третья сессия рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли проходила во Дворце Наций в Женеве 24–26 ноября 2014 года в порядке, согласованном Советом по торговле и развитию 3–4 декабря 2012 года на его пятьдесят шестой исполнительной сессии.

### **I. Резюме Председателя**

#### **A. Вступительные заявления**

2. В своем вступительном слове Генеральный секретарь ЮНКТАД заявил, что выбор главной темы совещания – проблемы в сфере транспорта и торговой логистики, с которыми сталкиваются малые островные развивающиеся государства (МОРАГ), – является своевременным в свете усилий по разработке повестки дня устойчивого трансформирующего развития на период после 2015 года. Совещание является еще одним примером долгосрочной работы ЮНКТАД в интересах этих государств и ее стремления оказывать им поддержку. ЮНКТАД поставила перед собой первоочередную цель, в том числе на третьей Международной конференции по малым островным развивающимся государствам, проходившей в Самоа в июле 2014 года, обратить внимание на транспорт и на торговую логистику не только как на вектор роста и развития, но и как на источник проблем, способных поставить под реальную угрозу перспективы устойчивого развития этих стран. Таким образом, на фоне соответствующих переговорных процессов, проходящих в рамках других международных форумов, необходимо более тщательно изучить, с какой стороны лучше подойти к этим проблемам, выбрать наилучшие для этого способы и сформулировать принципиальные рекомендации.

3. Директор Отдела технологии и логистики ЮНКТАД заявила, что та поступательная динамика, которая сформировалась благодаря Международному году малых островных развивающихся государств и Конференции в Самоа, ощущается и по сей день. Ее помогли еще более укрепить параллельные процессы, имеющие непосредственное отношение к этим государствам, в частности двадцатая и двадцать первая сессии Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата; рамочная программа по уменьшению опасности бедствий на период после 2015 года, известная как вторая Хиогская рамочная программа действий; и переговоры по предлагаемым целям устойчивого развития. Оратор отметила стратегическое значение морских и воздушных перевозок для экономики МОРАГ. Оказание им поддержки в их усилиях по созданию устойчивых и невосприимчивых к потрясениям транспортных систем будущего превратилось для ЮНКТАД в задачу растущей важности, о чем свидетельствуют ее последний мандат и ряд недавно проведенных и еще не завершенных мероприятий. Благодаря богатому опыту работы в транспортной сфере ЮНКТАД вполне может оказать этим государствам помощь в интеграции задач в сфере транспорта и торговой логистики в стратегическую повестку дня директивных органов, заинтересованных сторон из частного сектора и партнеров по развитию.

## **В. Малые островные развивающиеся государства: проблемы в сфере транспорта и торговой логистики**

(Пункт 3 повестки дня)

### **1. Транспорт для торговли и туризма: проблемы, межотраслевые связи и меры реагирования**

4. Руководитель Секции по вопросам политики и законодательства Сектора торговой логистики ЮНКТАД заявила, что МОРАГ сталкиваются с рядом проблем в международных, региональных и внутренних морских перевозках. Эти проблемы связаны с небольшим объемом грузопотоков, несбалансированностью торговли, удаленностью от крупнейших мировых рынков и маршрутов морских перевозок, инфраструктурными и финансовыми потребностями. Они, как правило, ведут к росту транспортных расходов и цен. Между транспортом и туризмом – одним из основных источников экспортных поступлений – существует прочная связь. Оба этих сектора подвержены воздействию таких стихийных бедствий, как ураганы, землетрясения и извержения вулканов, и других климатических явлений, перед лицом которых они никак не защищены. Важнейшую роль в этом контексте играют уменьшение опасности бедствий, повышение устойчивости и адаптация к изменению климата прибрежной транспортной инфраструктуры. Оратор призвала экспертов подумать над тем, как лучше подойти к дальнейшей работе над рядом вопросов, и в свете итогов состоявшейся в Самоа конференции обсудить пожелания и рекомендации международной портовой отрасли, пути сотрудничества с индустрией страхования и партнерские связи и сотрудничество между МОРАГ.

5. Ряд экспертов-докладчиков из МОРАГ представили более подробную информацию о тех многочисленных проблемах, которые встают перед их странами в сфере транспорта и торговой логистики. Индустрия туризма сталкивается с проблемами роста издержек, ослабления конкурентоспособности, а также с проблемами доступности и транспортного обслуживания. Некоторые из коренных причин этого кроются в ограниченной емкости рынков и численности населения; больших расстояниях или удаленности от рынков и международных маршрутов морских перевозок, а также в разбросанности островов; высокой зависимости от глобальных перевозчиков; отсутствии региональных стратегий и региональных транспортных сетей; сокращении прямых иностранных инвестиций; ограниченности природных ресурсов; высокой зависимости от импорта дорогостоящих ископаемых видов топлива; недостаточной развитости инфраструктуры; и ограниченности кадрового и финансового потенциала. В то же время транспортная инфраструктура в МОРАГ является все более уязвимой и подверженной стихийным бедствиям и последствиям изменения климата, например повышению уровня моря и эрозии береговой линии.

6. Опираясь на национальный и региональный опыт, ряд экспертов-докладчиков рассказали о некоторых подходах, используемых национальными и субрегиональными группами, а также об инициативах, направленных на устранение стоящих проблем и организацию более безопасного, надежного, конкурентоспособного и рентабельного морского сообщения между островами и с внешним миром. Речь идет об использовании "веерной" модели и содействии развитию перевалочных услуг, внедрении необходимых технологий, проведении регулярной подготовки соответствующего персонала отрасли, создании государственно-частных партнерств для финансирования инфраструктуры и организации региональных услуг морской перевозки в интересах формирования

экономических зон и инфраструктуры, привлекающих инвесторов, торговые и производственные компании, а также перевозчиков.

7. По мнению экспертов-докладчиков, МОРАГ следует взять на вооружение комплексный региональный подход к претворению в жизнь Соглашения Всемирной торговой организации об упрощении процедур торговли. Один из экспертов обратил внимание на необходимость сотрудничества на региональном уровне в разработке стратегии обеспечения транспортной безопасности в сфере морских перевозок. Важную роль играет и финансирование развития инфраструктуры.

8. Ряд экспертов-докладчиков и делегаций заявили, что ЮНКТАД следует играть более активную роль в оказании поддержки и содействия МОРАГ в областях, относящихся к ее ведению, в первую очередь в обеспечении доступа к механизмам укрепления потенциала и финансирования. Важно расширять сотрудничество и тесно взаимодействовать с учреждениями системы Организации Объединенных Наций, с тем чтобы лучше понимать проблемы МОРАГ, озвучивать их особые потребности в ходе различных форумов и переговоров и рекомендовать им те меры, которые им следует принимать для содействия претворению в жизнь итогов межправительственных совещаний.

9. Один из делегатов заявил, что торговля услугами, включая туризм и офшорные финансовые услуги, может внести особенно важный вклад в будущее экономическое развитие МОРАГ. Другой делегат обратил внимание на усиление разногласий по поводу офшорных финансовых услуг после глобального финансового кризиса. По мнению третьего делегата, экология является лишь одним из многих факторов, которые следует учитывать при анализе влияния изменения климата на МОРАГ. Например, утрату сухопутных территорий под воздействием изменения климата, вызывающую миграцию населения из затронутых государств, следует рассматривать как угрозу безопасности, заслуживающую, в частности, внимания Совета Безопасности. Международные финансовые меры необходимо направлять на сглаживание последствий изменения климата, повышение климатической безопасности и уменьшения числа лиц, ставших беженцами под воздействием климатических явлений. Одновременно с этим для ослабления зависимости от ископаемых видов топлива следует поощрять использование альтернативных, устойчивых, чистых и более доступных источников энергии.

10. Что касается адаптации к изменению климата, то секретариат отметил, что даже самые небольшие изменения в разрабатываемых мерах могут сильно отразиться на устойчивости к климатическим явлениям. Существует немало примеров некапиталоемких мер, которые могли бы оказаться полезными для МОРАГ в случае обмена подобным опытом и соответствующими материалами.

11. Представитель международной индустрии морских перевозок признал важную роль морского транспорта в удовлетворении потребительских нужд туристического и гостиничного секторов МОРАГ и в создании условий для развития морского туризма, например круизного судоходства. Эти страны играют важную роль в международном регулировании морских перевозок, в первую очередь в рамках Международной морской организации, не только в качестве портовых государств, по праву заинтересованных в охране окружающей среды, но и в статусе государств флага. Некоторые из этих государств активно предлагают свой флаг, несмотря на участвовавшие контрольные инспекции портовых государств в последние годы. Судоходная отрасль сталкивается с колоссальными экономическими трудностями, и в некоторых из них она виновата сама; другие проблемы связаны с новыми экологическими требованиями, которые могут

отражаться на возможностях транспортного обслуживания МОРАГ и на стоимости услуг морской перевозки. Говоря о возможном внедрении системы сборов за выбросы углерода и о Зеленом климатическом фонде Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, эксперт-докладчик отметил, что при условии заключения многостороннего соглашения и соблюдения ряда условий отрасль морских перевозок может сыграть немаловажную роль, помогая портам в развивающихся странах адаптироваться к последствиям изменения климата.

12. Эксперт из Университета Тулузы обрисовал главные тенденции в сфере туризма и их связь с перевозками. Создание субрегиональных туристических и авиатранспортных хабов, а также низкобюджетных авиакомпаний, непосредственно ориентирующихся на обслуживание туристов, может стать для МОРАГ инновационным направлением развития. Помимо этого правительствам важно развивать у себя в странах эффективное государственно-частное партнерство в интересах проведения комплексной, взаимосвязанной политики в сфере транспорта, путешествий и туризма. Прозвучавшие практические рекомендации носили технический характер и касались выбора между регулированием и дерегулированием авиаперевозок в зависимости от стратегии и потенциала каждого отдельного островного государства в сфере туризма.

13. Представитель Международной ассоциации воздушного транспорта подчеркнул важность воздушного сообщения как одного из важнейших двигателей развития и жизненно важного экономического актива МОРАГ. Воздушные перевозки могут быть одним из основных каналов внешнеэкономических потоков, однако для МОРАГ решающее значение, бесспорно, имеет приток туристов. В этом контексте важнейшими критериями должны являться рентабельность воздушного сообщения, а также проведение соответствующей политики.

14. Эксперты-докладчики из некоторых регионов МОРАГ рассказали о национальном и региональном опыте в сфере морских перевозок, внутренних и международных авиаперевозок и туризма. Они обратили внимание на вызовы, связанные с высокой энергоемкостью сектора туризма и высокими транспортными издержками, трудностями с поддержанием инфраструктуры в нормальном состоянии и недостаточной развитостью прибрежных территорий, влиянием экологических факторов на все виды транспорта и необходимостью создания системы регулирования и проведения институциональной реформы. Эти проблемы можно преодолеть за счет повышения качества и доступности транспортной инфраструктуры, использования региональных схем перевозок, развития низкобюджетных авиаперевозок и направлений туризма и заключения соглашений о совместной эксплуатации авиалиний и стратегических партнерствах. Определенные возможности открывают также забота о местном продукте и его защита в целях снижения издержек, повышение качества сервиса и профессиональной подготовки работников в гостиничной индустрии, а также координация подходов к развитию туризма.

15. Две делегации и один эксперт-докладчик признали важность дальнейших прямых иностранных инвестиций в гостиничную и авиатранспортную инфраструктуру для развития туристической отрасли в МОРАГ. Отвечая на вопрос секретариата об экономической отдаче от туризма в МОРАГ для развитых стран, два эксперта-докладчика отметили, что развитым государствам следует учитывать этот фактор при планировании инвестиций в МОРАГ.

16. Один из делегатов отметил, что в условиях, когда МОРАГ все шире участвуют в многосторонних процессах по вопросам развития в рамках Организации Объединенных Наций, ЮНКТАД могла бы также помочь донести за-

боты и потребности этих стран до сведения Второго комитета Генеральной Ассамблеи. Оратор подчеркнул важность финансирования мероприятий, связанных с изменением климата, а также наличия у МОРАГ возможностей для максимально продуктивного использования Зеленого климатического фонда. Необходимо соблюдать принцип общей, но дифференцированной ответственности, с тем чтобы добиться перетока средств из развитых стран мира, которые на протяжении всей истории являлись главным источником парниковых газов, в те страны, которые несут за это наименьшую ответственность и которые должны ощутить на себе главные последствия изменения климата. К таким странам в первую очередь относятся МОРАГ.

## **2. Уменьшение опасности бедствий и адаптация к последствиям изменения климата в сфере транспорта**

### *Уменьшение опасности бедствий*

17. Один эксперт-докладчик, представляющий Управление Организации Объединенных Наций по уменьшению опасности бедствий, обратил внимание на главные источники угрозы бедствий в МОРАГ, в том числе применительно к транспортной инфраструктуре и туризму. Связанные с крупными бедствиями потери в целом остаются довольно высокими, а уязвимость перед экономическими рисками повышается. На МОРАГ приходится две трети стран с самым большим размером ежегодных потерь от бедствий, которые в среднегодовом выражении составляют 1–9% валового внутреннего продукта. Такие распространённые угрозы, как угроза небольших наводнений, чреватые серьёзными экономическими последствиями и требуют снижения. Частные и государственные субъекты нуждаются в разном арсенале мер применительно к разным видам угроз. К числу иных вариантов относятся профилактические меры, страхование (система страхования, основанная на индексе погодных условий), финансирование мероприятий по ликвидации последствий и финансирование остаточного ущерба. Высокая капиталоемкость транспортной инфраструктуры означает крупные расходы на замену и ремонт оборудования, а конкуренция между странами за привлечение инвестиций снижает регулятивную роль государственных органов. Крайне важно укреплять нормотворческую функцию государства в деятельности по уменьшению опасности бедствий. Кроме того, уменьшение угрозы бедствий, в том числе на транспорте, должно стать составной частью планирования процесса развития. Таким образом, снижение рисков – в большей степени прерогатива органов, отвечающих за процесс развития, чем тех, которые занимаются оказанием экстренной помощи. Важное значение для стран имеет оценка различных угроз стихийных бедствий, а также увязывание мер по адаптации к последствиям изменения климата с деятельностью, направленной на уменьшение опасности бедствий.

18. Представитель Глобального фонда уменьшения опасности бедствий и восстановления, управляемого Всемирным банком, в общих чертах рассказал о работе в области рискованного финансирования, в том числе применительно к МОРАГ. По сравнению с профилактической работой и мероприятиями, направленными на повышение готовности к бедствиям, меры экстренного реагирования финансируются в меньшем объеме, и этот разрыв необходимо сужать. Важно правильно оценивать существующие риски и лучше понимать масштаб потенциального ущерба и факторы уязвимости. Уменьшение опасности бедствий, обеспечение готовности к ним, финансовая защита, а также ремонтно-восстановительные работы также играют важную роль. Для снижения рисков требуется точная и достоверная информация, позволяющая проводить их оцен-

ку. Рисковое финансирование требует моделирования рисков, что, в свою очередь, предполагает наличие информации об их географии. На этапе ликвидации последствий бедствий правительства могут воплощать принципы управления рисками бедствий в соответствующие меры политики. Это требует более тесного взаимодействия между экспертами в государственных министерствах и ведомствах. Финансирование и страхование рисков бедствий получают в МОРАГ все более широкое распространение, однако выделяемые на эти цели средства являются раздробленными и их суммы не имеют четкой связи со степенью уязвимости той или иной страны. Финансирование, гармонизация процедур, а также повышение доступности и предсказуемости выделения средств должны осуществляться в комплексе, и партнеры по процессу развития могли бы сыграть роль в облегчении доступа к такому финансированию. В этой связи инициатива, направленная на снижение уязвимости малых островных государств, призвана помочь МОРАГ заявить о себе как о достойных кандидатах на средства, выделяемые на борьбу с изменением климата и стихийными бедствиями. Обмен опытом между МОРАГ также имеет большое значение.

19. Отвечая на вопрос одной из делегаций, один эксперт-докладчик отметил, что все проекты проходят оценку на предмет их вклада в снижение риска бедствий и что данная инициатива открывает перед МОРАГ возможность получения дополнительных средств при условии соблюдения определенных требований.

20. Эксперт-докладчик из Управления Организации Объединенных Наций по обслуживанию проектов заявил, что для снижения уязвимости и повышения устойчивости нужно отказаться от восприятия инфраструктуры как набора отдельных активов и рассматривать ее в комплексе со всеми взаимосвязями и взаимозависимостями, такими как связь между транспортом и энергетикой. Важно понимать, как ущерб одной системе может по цепочке отразиться и на других системах. Уменьшение опасности бедствий является процессом, а не результатом. Для понимания рисков, возможного ущерба, вероятности наступления тех или иных явлений и их последствий требуются информация и данные. Нельзя забывать и об обратной связи, благодаря которой полученная информация и накопленный опыт возвращаются в систему. Учет рисков на ранних этапах развития инфраструктуры до того момента, когда может разразиться бедствие, является залогом укрепления потенциала.

21. Один из экспертов-докладчиков, представлявший Тихоокеанский регион, заявил, что в контексте бедствий транспортные проблемы нередко приобретают совершенно иные масштабы. Неадекватность или повреждение транспортных систем могут осложнить оказание помощи, принятие экстренных мер, а также процесс реконструкции и восстановления. В процессе снижения рисков бедствий и адаптации к изменению климата следует помнить о роли гражданского общества, участии общественности и культурном контексте. Решения транспортных проблем можно найти на местном уровне за рамками транспортного сектора, причем даже самые незначительные меры, принятые на раннем этапе, и инвестиции способны помочь в предупреждении и ограничении последствий бедствий. Залогом успеха являются интеграция оценок климатических рисков в процесс планирования развития села, а также увязывание деятельности по адаптации к климатическим изменениям, снижению риска бедствий и управлению работой различных секторов. Несмотря на важность участия в актуальных и полезных глобальных партнерствах, МОРАГ следует брать на себя ответственность за поиск путей решения своих проблем.

22. По мнению одной из делегаций, МОРАГ ощущают на себе влияние внешних экологических факторов, возникающих по вине западного мира, и многосторонним учреждениям и западным странам необходимо брать на себя бремя лидерства, в частности в сферах финансирования, укрепления потенциала, обмена знаниями и навыками. Помощь в страховании от рисков имеет особое значение в тех случаях, когда такие риски связаны с воздействием изменения климата на транспортную инфраструктуру.

23. Эксперт-докладчик из Комиссии по Индийскому океану проинформировал участников совещания о программах по уменьшению опасности бедствий и повышению устойчивости к ним, которые осуществляются в регионе. Речь идет о финансируемом Европейским союзом проекте (Программа финансовой поддержки островов) и новой программе по снижению рисков бедствий и уязвимости перед ними в интересах устойчивого развития, которая осуществляется под руководством Всемирного банка. Залогом успеха являются национальная приверженность и заинтересованность, местный вклад, помощь специализированных институтов, технические знания, укрепление потенциала и координация донорской поддержки. Необходимо четко определять риски и акцентировать внимание на критически важной инфраструктуре, в том числе на энергоснабжении. ЮНКТАД и другие организации могли бы помочь в оценке потенциальных последствий изменения климата для работы транспорта.

24. Что касается уменьшения опасности бедствий, то, по мнению одной делегации, важно предвосхищать события, а не просто реагировать на них, а также вести профилактическую работу. Международное сообщество могло бы рассмотреть возможность разработки обязательной для исполнения рамочной программы по уменьшению опасности бедствий и объединения средств в рамках целевого фонда. Важнейшую роль должен играть сектор страхования; при этом было бы полезно предлагать отраслевые стимулы. В этой связи эксперт-докладчик из Глобального фонда отметил, что региональные подходы к страхованию могли бы помочь снизить размер премии за счет группирования рисков. Представитель Управления Организации Объединенных Наций по уменьшению опасности бедствий заявил, что страховая отрасль в настоящее время пересматривает свой подход и изучает возможность предоставления капитала на этапе профилактической работы. По словам другой делегации, профилактика зачастую обходится гораздо дешевле, чем восстановление, а накопленный опыт следует институционализировать и широко рекламировать. Для того чтобы быть эффективными, профилактика бедствий, уменьшение их опасности и управление рисками должны опираться на сочетание стимулов, норм регулирования, информационной и учебной работы.

#### *Адаптация к изменению климата в сфере транспорта*

25. Один из экспертов-докладчиков представил обзор выводов соответствующих глав пятого доклада об оценке, подготовленного Межправительственной группой экспертов по изменению климата. Риск является функцией опасности, уязвимости и воздействия, и изменение любого из этих факторов может отразиться на риске. К источникам нынешних и будущих климатических рисков для МОРАГ относятся повышение уровня океана, тропические и экстратропические ураганы, повышение температуры воздуха и поверхности океана, а также изменение структуры выпадения осадков. Прибрежные системы и низменные районы будут все чаще испытывать на себе негативные последствия (например, наводнения), и подверженность жителей и материальной инфраструктуры прибрежных районов связанным с изменением климата рискам в предстоящие годы заметно усилится. МОРАГ могут адаптироваться к этим процессам, снижая

свою социально-экономическую уязвимость, укрепляя адаптационный потенциал, активизируя работу по уменьшению опасности бедствий и укрепляя долговременную устойчивость к климатическим изменениям. Примеры разных стран и секторов, в том числе портов, свидетельствуют о том, что такая адаптация уже происходит. Адаптация дает более осязаемый эффект, когда она дополняется другими мерами содействия развитию, например мерами по снижению опасности бедствий; кроме того, укреплению потенциала МОРАГ, необходимого для претворения в жизнь программ адаптации и сглаживания негативных последствий, могло бы помочь международное сообщество.

26. Эксперт-докладчик из Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна заявил, что изменение климата чревато последствиями для международных и внутрирегиональных перевозок в Карибском бассейне. Опираясь главным образом на две публикации Комиссии<sup>1</sup>, оратор остановился на проблемах, стоящих перед транспортной системой Карибского региона, в том числе на изменении климата. Изменение температур и структуры осадков может серьезно отразиться на общих затратах на международные перевозки Барбадоса, а повышение уровня океана – на инфраструктуре международных перевозок Монтсеррата. Хотя некоторые МОРАГ – Ямайка, Сент-Китс и Невис и Доминика – и принимают меры адаптации конкретно в сфере транспорта, ряд проблем все же остается. Так, необходимо снизить зависимость МОРАГ от дорогостоящих ископаемых видов двигательного топлива для транспорта, в частности для морского транспорта. Этого можно добиться путем финансовой поддержки устойчивого судоходства. Кроме того, необходимо привлекать государство к строительству и эксплуатации транспортной инфраструктуры и укреплять государственно-частное партнерство в данном секторе. Немаловажное значение имеют также стратегии снижения рисков и повышения защищенности перед ними.

27. По мнению одной делегации, последствия повышения уровня океана для транспортной инфраструктуры Сент-Китса и Невиса наглядно свидетельствуют о необходимости инвестиций в природовосстановительные мероприятия, поскольку использование жестких конструкций для защиты от моря не всегда дает желаемый эффект в отличие от таких природных систем, как мангровые леса, которые являются более стойким препятствием. Необходимо найти золотую середину между природовосстановительными мероприятиями, лесопосадками и использованием искусственных или "жестких" конструкций.

28. Эксперт-докладчик из Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) отметил, что стоящие перед МОРАГ экологические угрозы могут быть как глобальными (повышение уровня океана), так и местными (обезлесение). Экосистемы являются природными защитными механизмами, которые могут защищать, снижать вероятность ущерба и повышать устойчивость. Например, водоросли и кораллы препятствуют эрозии береговой полосы или замедляют ее. Экосистемы могут снижать частотность и интенсивность бедствий, однако для этого их следует поддерживать, охранять или развивать. Иногда не обойтись и без "серой" инфраструктуры (жесткие конструкции), однако в этих случаях следует искать сочетания "серой" и "зеленой" инфраструктуры. Экосистемные подходы к адаптации являются абсолютно бесприоритетными, поскольку их отличают экологическая чистота и рентабельность, низкие требования к поддержанию, самовоспроизводство и совместимость с биологическим разнообразием.

<sup>1</sup> The Economics of Climate Change in the Caribbean, 2011, и *Maritime Sector and Ports in the Caribbean: The Case of CARICOM Countries, 2009* .

29. Одна из делегаций заинтересовалась тем, находят ли эти альтернативы применение в МОРАГ и являются ли они экономически и социально обоснованными. В своем ответе эксперт-докладчик отметил, что экосистемные услуги становятся все более популярными и что страны проявляют к ним интерес. В то же время эту практику пока нельзя назвать господствующей. Вопрос заключается в том, в какой мере МОРАГ учитывают экосистемные услуги при подготовке запросов на финансирование. По мнению другого делегата, предупреждение изменения климата важно не меньше, чем сглаживание последствий и адаптация к ним. Эксперт из ЮНЕП проинформировал участников совещания о том, что в январе 2015 года ЮНЕП предложит общедоступный онлайн-курс по вопросам адаптации к изменению климата в МОРАГ.

30. По поручению Европейской экономической комиссии секретариат ЮНКТАД представил доклад группы экспертов, озаглавленный “Climate Change Impacts and Adaptation for International Transport Networks”<sup>2</sup>. Группа экспертов была создана в 2011 году по итогам совместного рабочего совещания, проведенного по данной теме Европейской экономической комиссией и ЮНКТАД; в 2013 году она завершила свою работу. В докладе, посвященном физическим аспектам изменения климата и различным последствиям этого процесса для работы отдельных видов транспорта, были представлены также результаты опроса правительств, широкий спектр примеров использования тех или иных подходов к адаптации, а также ряд рекомендаций и справочных материалов для тех, кто интересуется и занимается последствиями изменения климата для транспорта и соответствующими мерами адаптации.

31. Эксперт-докладчик из Международной финансовой корпорации заявил, что с учетом прогнозируемого глобального потепления финансирование связанной с климатом деятельности сопряжено с большими трудностями. Между требующимися и доступными средствами существует огромный разрыв. Хотя в 2014 году из государственных и частных источников на финансирование государственных и частных мероприятий было выделено 330 млрд. долл., для финансирования государственных и частных программ требуется больший объем частных средств.

32. Финансирование деятельности, направленной на сглаживание последствий изменения климата, является вполне доступным, в частности в условиях недостатка информации о мерах адаптации. Выделяемые средства в основном поступают от государств-членов в Организацию экономического сотрудничества и развития и по большей части оседают в регионе. Архитектура финансирования связанной с изменением климата деятельности является очень сложной и требует упрощения, с тем чтобы сделать информацию о различных источниках средств и их использовании более наглядной. После того как заработает Глобальный зеленый фонд, средства на меры по смягчению последствий и на адаптацию к ним будут распределяться поровну. Крупнейшим в мире фондом, финансирующим адаптационную деятельность, является экспериментальная программа по обеспечению устойчивости к изменению климата, призванная обеспечить устойчивость инфраструктуры; в этой программе принимают участие как Карибский, так и Тихоокеанский регионы. Отвечая на вопрос одной из делегаций, эксперт-докладчик заявил, что по линии экспериментальной программы будут финансироваться приоритетные направления деятельности, выбранные самими странами. Что касается причин недостаточного финансирования адаптационной деятельности, то оратор объяснил, что это может, в частно-

<sup>2</sup> См. [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate\\_change\\_2014.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf) (по состоянию на 11 декабря 2014 года).

сти, быть связано с различиями в отчетности и с неопределенностью в отношении результатов.

33. Участники последующей дискуссии отметили, что законодательство, меры регулирования и экономические стимулы должны обеспечивать, чтобы материальная инфраструктура создавалась с учетом требований устойчивости. Расходы на это могут оказаться вполне разумными, если это требование учитывать уже на начальных этапах планирования и принятия решений. Что касается частного сектора, то хорошим стимулом для его самостоятельных инвестиций является наличие достоверной информации. Информационное обеспечение имеет огромное значение, поскольку оно помогает мобилизовать огромные частные средства для защиты активов стоимостью в миллиарды долларов. Необходимо изыскивать творческие подходы к созданию многоцелевых активов и генерированию потоков финансирования. В некоторых случаях и при определенных условиях средства на связанную с изменением климата деятельность могут предоставляться на льготной основе. Существует в общей сложности целый ряд инструментов, использование которых зависит от особенностей проектов и национального контекста.

### 3. На пути к будущему

34. Представлявший Форум тихоокеанских островов эксперт-докладчик обратил внимание на важную роль финансирования в осуществлении всех мероприятий, направленных на претворение в жизнь программы ускоренных мер для МОРАГ (САМОА) и повестки дня в области развития на период после 2015 года. МОРАГ доступны различные виды финансирования, в том числе субсидии, займы и сбережения, а также финансирование со стороны партнеров по развитию, в том числе таких стран с быстрорастущими рынками, как Китай, Индия и Республика Корея. Потребности МОРАГ в финансировании устойчивого развития и деятельности, связанной с изменением климата, являются довольно существенными, и им требуется увеличение финансирования по международным каналам, а также расширение доступа к средствам, улучшение управления ими и повышение эффективности их использования. Поскольку возможности МОРАГ привлекать частное финансирование зачастую остаются ограниченными, международное государственное финансирование, а также участие в нем частного сектора, продолжает играть важную роль. Необходимо также расширять возможности для мобилизации внутренних ресурсов и налаживания партнерских связей с другими МОРАГ в целях перехода к низкоуглеродным и устойчивым транспортным системам в Тихоокеанском регионе<sup>3</sup>.

35. Представлявший инициативу ПРООН в области финансирования эксперт-докладчик остановился на роли сектора страхования в стимулировании устойчивого развития и снижении уязвимости перед изменением климата, в том числе в МОРАГ. В сотрудничестве с ЮНЕП эта отрасль разработала глобальные рамки и принципы устойчивого страхования. Предлагая глобальную дорожную карту для создания инновационных инструментов управления рисками и механизмов страхования, это партнерство является хорошим примером участия заинтересованных сторон в снижении уязвимости перед бедствиями и поощрении устойчивого развития. Примером инновационного подхода с участием отрасли страхования является проект формулирования способствующих снижению уяз-

---

<sup>3</sup> В качестве примеров можно назвать Партнерство по повышению устойчивости островов к изменению климата, Стратегию устойчивого к изменению климата и бедствиям развития в Тихоокеанском регионе и инициативу в области устойчивого судоходства Южнотихоокеанского университета.

вимости принципов устойчивого страхования, призванных содействовать созданию таких условий, которые позволят общинам и странам противостоять бедствиям. Поскольку разрыв между инвестициями, направленными на повышение устойчивости перед возможными катастрофами, и размером финансирования программ чрезвычайной помощи и восстановления после бедствий остается значительным, такой подход поощряет инвестиции в повышение устойчивости и готовности к бедствиям, тем самым снижая потребность в последующих расходах на восстановительные работы. Этот подход ознаменовал собой важный сдвиг, позволив переключить внимание с чрезвычайной помощи и восстановления после бедствий на уменьшение опасности бедствий.

36. Эксперт-докладчик из Токийского университета и бывший Генеральный секретарь Международной ассоциации портов и гаваней подчеркнул, что снижение уязвимости транспортной инфраструктуры МОРАГ перед бедствиями и изменением климата имеет стратегическое, жизненно важное значение для перспектив устойчивого развития этих стран. Климатические изменения вызывают у операторов и руководства портов особую обеспокоенность, и для адаптации к таким изменениям требуется коренным образом изменить традиционный подход к планированию и развитию портов. Адаптация портового хозяйства ставит перед руководством портов новые вызовы. Для дальнейшего обновления цикла оценки рисков и адаптации процесса планирования в рамках программы работы требуется отказаться от традиционного генерального плана в пользу поэтапного подхода. Таким образом, для того чтобы двигаться вперед, реагируя на вызовы изменения климата и связанные с этим последствия, порты должны действовать быстрее и решать проблемы неопределенности. В деле адаптации портового хозяйства важнейшее значение имеют коллективные усилия, в частности углубление понимания огромной важности такой адаптации, создание международного форума для обмена опытом, проведение по всему миру практических исследований для накопления ноу-хау и демонстрации конкретных достижений, содействие развитию новых технологий и систем для адаптации портов, а также активная работа с многосторонними и двухсторонними финансовыми учреждениями, заставляющая их учитывать требования адаптации в своих портовых проектах.

37. Одна из делегаций поинтересовалась тем, в какой мере адаптация с опорой на природные экосистемы может дополнять традиционные программы адаптации портов. По мнению эксперта, в условиях отсутствия сегодня четкого понимания последствий изменения климата для каждого из портов, предпочтительным является подход, основанный на постепенных изменениях.

38. В своем выступлении в экспертном качестве руководитель Секции малых островных развивающихся государств и вопросов их статуса Отдела Африки, наименее развитых стран и специальных программ ЮНКТАД заявил, что посвященная МОРАГ программа опирается на мандат организации и призвана помочь этим странам снизить свою уязвимость в интересах развития и проведения структурных преобразований благодаря диверсификации и переходу к "умному" росту. Несмотря на очевидную уязвимость, МОРАГ еще не получили конкретного статуса особой группы, пользующейся особым вниманием и режимом. Признание за ними особого статуса должно вылиться в принятие более осязаемых и эффективных мер, которые позволят им преодолеть островной парадокс и вырваться из западни среднего уровня дохода, которая ставит крест на всех их усилиях. Им требуется особый режим, аналогичный режиму наименее развитых стран. Шагом вперед могло бы стать оказание МОРАГ содействия в получении особого статуса, выработка глобальной программы технической помощи МОРАГ по аналогии с Расширенной комплексной рамочной программой,

а также пересмотр критериев вывода из-под особого статуса. Позицию оратора поддержали две делегации. По мнению одного из экспертов, при выработке определения МОРАГ требуется последовательный и комплексный подход.

39. Выступая от имени секретариата Тихоокеанской региональной программы по окружающей среде, представитель Форума тихоокеанских островов рассказал о сотрудничестве в Тихоокеанском регионе с Центром по изменению климата Карибского сообщества (КАРИКОМ) и с Комиссией по Индийскому океану. Партнерство по повышению устойчивости островов, о котором было объявлено в 2011 году, предусматривает сотрудничество в борьбе с последствиями изменения климата, в том числе для транспорта, торговой логистики и упрощения процедур торговли. Другими примерами партнерских связей и сотрудничества могут служить Программа адаптации к изменению климата в Тихоокеанском регионе, а также меморандум о договоренности по вопросам устойчивости к изменению климата и сотрудничества, подписанный в 2012 году с секретариатом Содружества и другими международными партнерами по развитию. Эти инициативы позволяют обмениваться вынесенными уроками и накопленным опытом, а также укреплять связи между регионами и организациями.

40. Представитель Германского агентства по международному сотрудничеству рассказал о работе его организации в данной области, в том числе о технической и финансовой помощи. Хотя проблемами МОРАГ и транспорта Агентство конкретно не занимается, некоторые проекты технической помощи могут представлять для МОРАГ определенный интерес, например: проекты в регионе Ассоциации стран Юго-Восточной Азии и техническое сотрудничество по вопросам морских перевозок с Тимор-Лешти. Оратор призвал МОРАГ обращаться в Агентство и предлагать транспортные проекты для получения финансовой и технической помощи.

41. Две делегации поделились своим национальным опытом в областях упрощения процедур перевозок и торговли, рассказав, в частности, о последствиях международных экономических санкций и наплыва беженцев.

## **С. Заключение**

42. По общему признанию, совещание позволило экспертам вновь вернуться к проблемам транспорта и торговой логистики МОРАГ и вывести проблематику этого сектора на новый уровень в международной повестке дня. Многие делегации высоко оценили усилия, прилагаемые ЮНКТАД для снижения уязвимости и стимулирования развития МОРАГ, а ряд делегаций МОРАГ поблагодарили ЮНКТАД за разработку повестки дня на период после конференции в Самоа, в том числе за поддержку просьб этих стран о предоставлении им особого статуса, за пересмотр критериев вывода из-под особого статуса, за глобальную программу технической помощи МОРАГ и за содействие в получении доступа к финансированию.

43. Региональные и межрегиональные партнерские связи, а также сотрудничество с международными партнерами по процессу развития, в том числе по линии Юг–Юг и МОРАГ–МОРАГ, имеют особое значение. Помогая обмениваться вынесенными уроками и опытом, популяризировать передовую практику, углублять понимание проблем и наращивать потенциал, такие партнерские связи служат полезными инструментами поддержки МОРАГ. Особенно актуальными являются те партнерства, которые посвящены повышению устойчивости, финансированию деятельности по уменьшению опасности бедствий и адапта-

ции к изменению климата. Партнерам по развитию, в том числе ЮНКТАД, следует подключаться к этим усилиям и способствовать повышению эффективности партнерских связей, в том числе благодаря обмену опытом в соответствующих областях, укреплению потенциала и оказанию финансовой поддержки.

44. Ряд экспертов призвали принимать более целенаправленные меры к тому, чтобы признание уязвимости МОРАГ дополнялось соразмерной финансовой поддержкой и укреплением потенциала.

45. Помимо упомянутых выше замечаний и предложений, высказанных по итогам обсуждения работы по уменьшению опасности бедствий и адаптации к последствиям изменения климата, участники обратили также внимание на необходимость углублять понимание остаточных рисков и эффективно бороться с ними, а также интегрировать вопросы управления рисками бедствий в соответствующие стратегии в интересах повышения устойчивости усилий по восстановлению и реконструкции. Они предложили также увязывать адаптацию к изменению климата с другими направлениями работы в целях развития, например с мерами по уменьшению опасности бедствий и с общинными программами развития, что должно обеспечить более весомые результаты.

46. По итогам совещания были сформулированы, в частности, следующие основные выводы, в которых определяются потенциальные направления работы и конкретные меры реагирования:

*Роль транспорта в торговле и туризме*

a) продолжать внедрять национальные, региональные и субрегиональные групповые подходы и инициативы, направленные на преодоление проблем, стоящих перед МОРАГ, а также на оказание более регулярных, надежных, конкурентоспособных и эффективных в плане затрат услуг морской перевозки между островами и между ними и внешним миром;

b) создавать региональные морские службы в целях формирования экономических зон и инфраструктуры, привлекающих инвесторов, торговые и производственные компании, а также перевозчиков; заимствование "веерной" модели облегчило бы оказание перевалочных услуг;

c) сотрудничать на региональном уровне в разработке стратегии обеспечения безопасных морских перевозок и на основе комплексного регионального подхода вводить в действие и осуществлять Соглашение об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации;

d) повышать роль государства и расширять его участие, а также создавать государственно-частные партнерства для финансирования инфраструктуры в МОРАГ;

e) существуют две комплексные межсекторальные стратегии: создание туристических и авиатранспортных хабов, а также развитие низкобюджетных авиаперевозок. Требуется также дерегулирование деятельности обоих секторов с учетом целей каждого отдельного сектора;

f) наращивать инвестиции в авиатранспортную инфраструктуру и туризм, внедрять соответствующие технологии и постоянно повышать квалификацию сотрудников;

g) повышать качество обслуживания клиентов и профессиональную подготовку персонала гостиничного сектора и добиваться того, чтобы большая доля доходов от круизного туризма и воздушных перевозок оставалась на островах.

*Уменьшение опасности бедствий*

a) активизировать профилактическую работу, а также меры в сфере страхования, финансирования восстановительных мероприятий и остаточных потерь;

b) снижать распространенные риски (например, небольших наводнений и местных оползней) с учетом их непропорционально серьезных последствий;

c) перестать относиться к инфраструктуре как к набору индивидуальных активов и рассматривать ее как комплексную взаимосвязанную и взаимозависимую сетевую систему;

d) принимать меры для сокращения или преодоления разрыва между инвестициями в меры чрезвычайного реагирования, с одной стороны, и в меры по предупреждению бедствий и обеспечению готовности к ним, с другой;

e) обеспечить, чтобы уменьшение опасности бедствий, в том числе на транспорте, стало частью процесса планирования развития;

f) оценивать риски стихийных бедствий в отдельных странах и учитывать эти оценки при создании инфраструктуры;

g) углублять понимание остаточных рисков и управлять такими рисками;

h) интегрировать методы управления рисками в соответствующие стратегии в интересах повышения устойчивости процесса восстановления и реконструкции;

i) увязывать меры по уменьшению опасности бедствий со стратегиями адаптации к изменению климата;

j) разработать четкие официальные правила в целях укрепления роли государства;

k) вкладывать средства в получение, обработку и представление важных данных и информации для поддержки принятия соответствующих мер;

l) изучать возможность использования подходов, объединяющих меры стимулирования, регулирования, а также информационно-пропагандистскую и учебную работу;

m) содействовать улучшению коммуникации между различными государственными министерствами при разработке соответствующих стратегий на уровне секторов или департаментов и привлекать к этой работе гражданское общество и местное население;

n) обеспечить институционализацию и широкое распространение уроков, вынесенных на предмет того, что дешевле – профилактика и восстановление;

*Адаптация к изменению климата в сфере транспорта*

- a) принимать меры адаптации, снижая социально-экономическую уязвимость, укрепляя адаптационный потенциал, активизируя работу по уменьшению опасности бедствий и повышая долговременную устойчивость к изменению климата;
- b) увязывать адаптацию к изменению климата с другими направлениями работы в целях развития, например, с мерами по уменьшению опасности бедствий и с общинными программами развития, что должно обеспечить более весомые результаты;
- c) оказывать необходимую техническую помощь в целях укрепления способности МОРАГ принимать адаптационные меры в сфере транспорта;
- d) определять и количественно оценивать роль природных экосистем в целях их задействования в процессе адаптации транспорта;
- e) углублять понимание огромной важности адаптации портов, создать международный форум для обмена опытом по вопросам такой адаптации и проводить по всему миру практические исследования для накопления ноу-хау и оценки рисков;
- f) отказаться от традиционного генерального плана в пользу поэтапного подхода к адаптации портов;
- g) содействовать развитию новых технологий и систем для адаптации портов и поощрять многосторонние и двухсторонние финансовые учреждения учитывать требования адаптации в своих портовых проектах;
- h) разработать законодательство, меры регулирования и экономические стимулы, с тем чтобы материальная база, в том числе инфраструктура, создавалась с учетом требований устойчивости;
- i) обращать внимание на большую важность наличия и пригодности данных для целей адаптации к изменению климата, в том числе в сфере транспорта.

*Финансирование, энергетика, сотрудничество, партнерство и связи между странами Юга*

- a) ЮНКТАД следует и впредь оказывать содействие МОРАГ, в первую очередь делая для них доступными механизмы укрепления потенциала и финансирования;
- b) наращивать и поощрять международное государственное финансирование и участие частного сектора;
- c) расширять возможности для мобилизации внутренних ресурсов;
- d) дать МОРАГ возможность получать максимальную пользу от Зеленого климатического фонда;
- e) поощрять координацию в работе с донорами;
- f) МОРАГ следует взять на себя главную ответственность за решение своих проблем и в дополнение к глобальным партнерствам и финансовым механизмам изыскивать финансовые возможности на местном и национальном уровне;

- g) оказывать помощь в страховании рисков изменения климата и бедствий;
- h) проводить информационную работу для мобилизации частного финансирования в больших объемах;
- i) изыскивать творческие подходы к созданию многоцелевых активов и генерированию потоков финансирования;
- j) принимать меры для снижения зависимости МОРАГ от импорта дорогостоящих ископаемых видов топлива;
- k) МОРАГ следует инвестировать в альтернативные источники энергии в самых разных секторах, и такие инвестиции следует поддерживать;
- l) поддерживать финансирование устойчивого судоходства;
- m) расширять координацию деятельности различных учреждений системы Организации Объединенных Наций, с тем чтобы лучше понимать проблемы МОРАГ и учитывать их особые потребности в ходе дискуссий и переговоров;
- n) преодолеть островной парадокс и вырваться из западни среднего уровня дохода, которая ставит крест на усилиях МОРАГ;
- o) поддерживать предоставление МОРАГ особого режима по аналогии с тем режимом, которым пользуются НРС;
- p) поддерживать стремление МОРАГ к получению особого статуса, а также глобальную программу технической помощи МОРАГ;
- q) обмениваться национальным опытом и передовой практикой;
- r) содействовать повышению эффективности межрегиональных партнерских связей и механизмов сотрудничества между МОРАГ и между ними и их международными партнерами по процессу развития.

## **II. Организационные вопросы**

### **A. Выборы должностных лиц**

(Пункт 1 повестки дня)

47. На своем первом пленарном заседании 24 ноября 2014 года рассчитанное на несколько лет совещание экспертов избрало г-на Мартина Эзе (Нигерия) своим Председателем, а г-на Ральфа Остеруолдта (Канада) – заместителем Председателя-Докладчиком.

### **B. Утверждение повестки дня и организация работы**

(Пункт 2 повестки дня)

48. Также на своем первом пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня сессии, содержащуюся в документе TD/B/C.I/МЕМ.7/7. Таким образом, повестка дня была следующей:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Малые островные развивающиеся государства: проблемы в сфере транспорта и торговой логистики.
4. Утверждение доклада о работе совещания.

### **С. Итоги сессии**

49. На своем заключительном пленарном заседании 26 ноября 2014 года рассчитанное на несколько лет совещание экспертов постановило поручить Председателю составить резюме обсуждений.

### **Д. Утверждение доклада о работе совещания**

(Пункт 4 повестки дня)

50. На своем заключительном пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов поручило заместителю Председателя-Докладчику подготовить под руководством Председателя окончательный текст доклада после завершения работы совещания.

## Приложение

### Участники сессии\*

1. В работе совещания экспертов приняли участие следующие государства – члены ЮНКТАД:

Азербайджан	Мальдивские Острова
Афганистан	Марокко
Барбадос	Мьянма
Беларусь	Непал
Бенин	Нигерия
Бразилия	Оман
Вануату	Папуа-Новая Гвинея
Венесуэла (Боливарианская Республика)	Саудовская Аравия
Гватемала	Сенегал
Доминиканская Республика	Сент-Люсия
Индонезия	Соломоновы Острова
Иордания	Судан
Испания	Тринидад и Тобаго
Казахстан	Турция
Канада	Фиджи
Китай	Чили
Кот-д'Ивуар	Эквадор
Куба	Эстония
Маврикий	
Мадагаскар	

2. На сессии были представлены следующие межправительственные организации:

Группа государств Африки, Карибского бассейна и Тихоокеанского региона  
 Европейский союз  
 Межправительственный постоянный комитет по морским перевозкам  
 Секретариат Форума тихоокеанских островов  
 Центр Юга.

---

\* В настоящем списке указаны зарегистрировавшиеся участники. Поименный список участников см. в документе TD/B/C.I/MEM.7/INF.3.

3. На сессии были представлены следующие органы, подразделения и программы Организации Объединенных Наций:

Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна  
Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде  
Управление Организации Объединенных Наций по уменьшению опасности бедствий  
Управление Организации Объединенных Наций по обслуживанию проектов.

4. На сессии были представлены следующие специализированные учреждения и приравненные к ним организации:

Международная финансовая корпорация  
Группа Всемирного банка.

5. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:

*Общая категория*

Международное общество "За единство и доверие потребителей"  
Международная сеть по вопросам стандартизации дипломов о высшем образовании  
Ассоциация НПО "Виляж Сюисс"

*Специальная категория*

Международная ассоциация воздушного транспорта  
Международная палата судоходства  
Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций  
Международная ассоциация смешанных перевозок  
Международный океанографический институт.

---