



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

Distr.: General
9 November 2017
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
Пятая сессия
Женева, 23–24 октября 2017 года

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

проходившей во Дворце Наций в Женеве 23–24 октября 2017 года



Содержание

	<i>Стр.</i>
Введение	3
I. Резюме Председателя	3
А. Первое пленарное заседание сессии	3
В. Торговая логистика и Повестка дня устойчивого развития до 2030 года	3
С. Заключение	11
II. Организационные вопросы	12
А. Выборы должностных лиц	12
В. Утверждение повестки дня и организация работы	12
С. Итоги сессии	12
D. Утверждение доклада о работе совещания	12
Приложение	
Участники	13

Введение

Пятая сессия рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по транспорту, торговле и упрощению процедур торговли состоялась во Дворце Наций в Женеве, Швейцария, 23–24 октября 2017 года.

I. Резюме Председателя

A. Первое пленарное заседание сессии

1. В своем вступительном слове директор Отдела технологии и логистики отметила, что эта сессия рассчитанного на несколько лет совещания экспертов проходит в ответственный момент, став первой из четырех сессий в период до следующей сессии Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию. Его цель состоит в том, чтобы обсудить и уяснить связи между Повесткой дня устойчивого развития до 2030 года и Целями устойчивого развития, с одной стороны, и международным транспортом и упрощением процедур торговли – с другой. Исследования ЮНКТАД показали, что эффективный международный транспорт и упрощение процедур торговли все более важны для торговли в нынешних условиях.

2. ЮНКТАД принимала активное участие в соответствующих глобальных диалогах по вопросам политики и конференциях, таких как, в 2016 году, двадцать вторая Конференция Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата и Глобальная конференция по устойчивому транспорту, созванная Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций. ЮНКТАД также осуществляла важные программы технической помощи и создания потенциала, которые поддерживали реформы торговой логистики. Ее крупнейшая программа технической помощи, Автоматизированная система обработки таможенных данных, оказала прямое положительное влияние на эффективность торговли, сбор поступлений, соблюдение законодательства и прозрачность процедур импорта и экспорта.

3. Начальник Сектора торговой логистики подчеркнул, что связь между торговой логистикой и устойчивым развитием имеет несколько аспектов. Во-первых, эффективный транспорт и упрощение процедур торговли оказывает влияние на торговлю. Во-вторых, торговая логистика оказывает прямое положительное влияние на занятость, прозрачность, инвестиции и человеческий и институциональный потенциал. В-третьих, транспортные операции и растущая торговля порождают экологические и социальные внешние эффекты, которые требуют мер реагирования и адаптации. Он отметил, что во многих случаях инвестиции в транспорт и реформы, нацеленные на упрощения процедур торговли, должны идти рука об руку.

B. Торговая логистика и Повестка дня устойчивого развития до 2030 года

(Пункт 3 повестки дня)

4. Первый участник первоначальной неофициальной дискуссии представил новую стратегию помощи в интересах торговли Германии, которая была пересмотрена в 2016 году для включения в нее элементов Повестки дня до 2030 года. Ее реализация организована на трех уровнях: осуществление и воздействие в Германии; воздействие на другие страны и глобальные общественные блага; поддержка других стран. Германия располагает всеобъемлющей системой отчетности и оценки воздействия на устойчивость и предоставляет добровольные доклады на Политическом форуме высокого уровня по устойчивому развитию. В области упрощения процедур торговли национальная стратегия ориентирова-

на на три области: консультации по вопросам политики, таможенные процедуры и стандарты качества и безопасности. На двадцать третьей Конференции Сторон, которая должна состояться в Германии, в ходе дня транспорта и на круглом столе по цели 11 будет подчеркнуто растущее значение устойчивых городов, транспорта и мобильности.

5. Второй докладчик сообщил о деятельности в области устойчивого транспорта и упрощения процедур торговли в Гватемале. В национальном плане определены приоритеты для целей 8 и 9, в которых основное внимание уделяется содействию устойчивому экономическому росту и инфраструктуре. Инфраструктура, наряду с упрощением процедур торговли и, таким образом, улучшением связи с соседними странами и зарубежными рынками, имеет особую важность для экономического развития Гватемалы. Участник дискуссии выразил признательность ЮНКТАД за поддержку, оказанную в последние годы, в том числе в области реформы портового хозяйства и упрощения процедур торговли.

6. В ходе последовавшего интерактивного обсуждения был задан вопрос, как лучше всего обеспечить привлечение частного сектора и взаимодействие с ним. Участники дискуссии отметили, что частный сектор необходимо задействовать с ранних этапов планирования проектов. Кроме того, секретариат отметил, что частный сектор должен привлекаться непосредственно на глобальном уровне к таким инициативам, как Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям и Глобальный альянс по упрощению процедур торговли. Чтобы влиять на глобальные решения, частному сектору часто также приходится работать через соответствующих представителей правительств на международных форумах, таких как Международная морская организация и Всемирная торговая организация.

7. Что касается вопроса о способах оценки воздействия политики и проектов на достижение Целей устойчивого развития, то некоторые участники дискуссии заявили, что имеются определенные требования к отчетности в рамках Организации Объединенных Наций, а также, например, Всемирной торговой организации. Однако часто сложно собрать и интерпретировать необходимую национальную статистику. Международные организации, такие как ЮНКТАД, могут сыграть позитивную роль по содействию разработке и оценке соответствующих показателей.

8. Кроме того, отвечая на вопрос о региональном измерении торговой логистики и ее влиянии на достижение Целей устойчивого развития, некоторые участники дискуссии согласились с важностью этой темы и необходимостью учитывать в международном сотрудничестве международные проблемы и решения в области торговой логистики.

9. Один из делегатов подчеркнул проблемы, с которыми могут столкнуться малые островные развивающиеся государства в борьбе с загрязнением от международного судоходства. В этой связи некоторые участники дискуссии и секретариат пояснили, что, хотя некоторые из обязанностей в этой области лежат на других международных организациях, ЮНКТАД предоставляет исследовательские и консультативные услуги.

10. Секретариат представил новый портфель инструментов, предназначенных для устойчивых грузовых перевозок, набор инструментов устойчивых грузовых перевозок, предназначенный для создания у развивающихся стран возможностей обеспечения переориентации на устойчивые грузовые перевозки с помощью продуманной транспортной политики, мер и действий и механизмов финансирования. Набор инструментов включает три основных продукта, а именно веб-портал, подборка учебных материалов и подготовленная ЮНКТАД концепция устойчивых грузовых перевозок. Все эти инструменты предназначены для создания и укрепления потенциала всех ключевых участников грузовых перевозок (см. <https://unctadsftportal.com> и <https://sft-framework.org>).

11. Последовавшее затем обсуждение показало большой интерес к набору инструментов. Несколько участников отметили, что этот инструментарий важен для развивающихся стран и, возможно, потребуется выделить ресурсы, чтобы обеспечить его перевод на другие языки и адаптировать его с учетом ситуаций в разных странах. В ответ на запрос по этому вопросу секретариат подтвердил, что набор инструментов должен быть адаптирован с учетом задач развивающихся стран. Наконец, Председатель подчеркнул важность предоставления ресурсов для обеспечения того, чтобы финансирование было привлечено для таких проектов и инструментов.

Упрощение процедур торговли и развитие

12. На второй неофициальной сессии секретариат подчеркнул взаимосвязь между упрощением процедур торговли и устойчивым развитием. Упрощение процедур торговли оказывает влияние на сбор, обеспечение безопасности и соблюдение законодательства и способствует поддержанию связей между государственными органами, тем самым способствуя достижению целей 9 и 16. Упрощение процедур торговли также способствовало повышению эффективности государственного управления и повышению прозрачности, а также созданию системы, пользующейся доверием участников торговли и стран. С открытием торговых порталов в разных странах и городах по всему миру ЮНКТАД содействовала достижению этих целей (см. <http://tradeportal.eregulations.org/?l=en>). Упрощение процедур торговли также способствовало государственно-частным партнерствам, которые внесли вклад в достижение цели 17. Например, ЮНКТАД содействовала диалогу между всеми участниками упрощения процедур торговли в рамках своей программы расширения возможностей национальных комитетов по упрощению процедур торговли. Упрощение процедур торговли способствовало переходу участников торговли в формальный сектор, расширению прав и возможностей женщин-предпринимателей и укреплению региональной интеграции. Хорошим примером в этом отношении является многолетняя работа ЮНКТАД с Восточноафриканским сообществом при поддержке ряда доноров.

13. Первый участник дискуссии рассмотрел достигнутый прогресс и трудности, с которыми Либерия сталкивается в последние годы при проведении реформ в вопросах упрощения процедур торговли. В 2013 году был создан Форум по упрощению процедур торговли, который уделяет основное внимание четырем основным областям: упрощение процедур, регулирование, политика и развитие потенциала. Форум успешно выступал за сокращение 19 нетарифных барьеров. При поддержке ЮНКТАД и Международной финансовой корпорации Либерия разработала новый таможенный кодекс и учредила национальный комитет по упрощению процедур торговли, расширив мандат и членский состав Форума по упрощению процедур торговли. Программа ЮНКТАД по расширению возможностей национальных комитетов по упрощению процедур торговли уже принесла результаты в работе частного сектора Либерии, который активно взаимодействовал с правительством всякий раз, когда новые правила или процедуры вводились без консультаций с заинтересованными сторонами или их участия или даже осуществлялись без предварительного уведомления.

14. Второй участник обсуждения подчеркнул большой интерес Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии к упрощению процедур торговли как средству развития. Благодаря единственному в своем роде соглашению о партнерстве со Службой доходов и таможен Соединенного Королевства, ЮНКТАД и Всемирная таможенная организация разработали программу укрепления потенциала для поддержки развивающихся стран в осуществлении Соглашения об упрощении процедур торговли. Результаты, достигнутые к настоящему времени в рамках этой программы, служат хорошим примером, поскольку при ее осуществлении были использованы лучшие ресурсы каждого партнера для оказания помощи странам в осуществлении реформ в области упрощения процедур торговли.

15. Третий участник дискуссии представил пример реформ в области упрощения процедур торговли, проводимых в Афганистане с 2002 года, чтобы подчеркнуть, что упрощение процедур торговли рассчитано на долгосрочную перспективу. Результаты могут быть достигнуты, если будут задействованы все ключевые заинтересованные стороны, а не только таможенные органы, поскольку одни только таможенные реформы не смогут значительно улучшить отдачу упрощения процедур торговли в стране. Для автоматизации процедур в Афганистане использование Автоматизированной системы обработки таможенных данных стало ключом к успеху реформы по трем причинам: система была апробирована в более чем 80 странах; она допускает поэтапную реализацию с использованием модульного подхода; и она уже локализована на фарси.

16. Четвертый участник дискуссии подробно рассказал о взаимосвязи между Целями устойчивого развития и работой Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям. Центр внес вклад в разработку 440 стандартов, направленных на поощрение электронной торговли, что способствовало достижению цели 17 и целей в области охраны окружающей среды. Например, судно, входящее в порт, провело обмен 130 000 сообщениями; каждый раз, когда обмен такими сообщениями был проведен электронным способом, удается сэкономить две коробки бумаги. Кроме того, проекты, направленные на повышение прозрачности цепочек поставок сельскохозяйственной продукции, способствовали достижению цели 2. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций в настоящее время работает над проектом прослеживаемости в цепочках производства текстиля, что способствовало достижению цели 12. Наконец, выработка стандартов обмена рыбопромысловой информацией непосредственно между судами и контролирующими органами способствовала достижению цели 14.

17. Один из делегатов рассказал о достигнутом прогрессе и трудностях, возникших в последние годы в Камеруне при осуществлении реформ в области упрощения процедур торговли и транспорта. Хотя совершенствование дорожной и морской инфраструктуры идет полным ходом, вопрос безопасности на транспорте остается на повестке дня. Делегат выразил признательность ЮНКТАД за поддержку в создании потенциала, предоставляемую в рамках программы расширения возможностей национальных комитетов по упрощению процедур торговли.

18. Другой делегат рассказал о возможностях поэтапного проведения реформ, связанных с положениями Соглашения об упрощении процедур торговли, для обеспечения их успешного осуществления. Чтобы обеспечить продвижение реформ, необходимы решительность, лидерство, инфраструктура, информационно-коммуникационная технология, финансовая политика и политическая поддержка, а также четко определенный план действий.

19. В ходе последовавшего обсуждения один из участников подчеркнул важность содействия усилению координации между международными учреждениями и донорами. Представитель региональной комиссии отметил ряд инициатив по обеспечению координации между учреждениями Организации Объединенных Наций, таких как меморандум о взаимопонимании между Центром по международной торговле, ЮНКТАД и Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций. Секретариат отметил, что многие проблемы, связанные с отсутствием координации, могут быть преодолены с помощью обеспечения координации деятельности доноров на национальном уровне или на национальном и международном уровнях, а не только на международном уровне.

20. Некоторые участники и делегаты подчеркнули влияние, которое механизмы «единого окна» могут оказать на развитие страны. Вместе с тем они также указали на проблемы, связанные с внедрением «единых окон» в сфере упрощения процедур торговли не только на национальном уровне, но и на уровне взаимодействия между механизмами «единого окна» в разных странах.

21. Несколько делегатов рассказали о важности заключения многосторонних соглашений по вопросам транспорта и безопасности.

22. Некоторые участники и делегаты отметили, что участие частного сектора имеет важное значение для успешного осуществления реформ в области упрощения процедур торговли.

23. В своих заключительных выступлениях участники дискуссии подчеркивали, что для достижения Целей устойчивого развития необходимы научно обоснованные меры, например в вопросах упрощения процедур торговли. Упрощение процедур торговли можно рассматривать как процесс, причем все страны находятся на разных его стадиях; процесс этот не имеет конца, поскольку возможности упрощения торговли будут оставаться всегда. Ключом к обеспечению прогресса на протяжении всего процесса служила политическая поддержка на высоком уровне.

Последствия изменения климата и адаптация к нему для основной инфраструктуры прибрежного транспорта и регулятивные подходы к борьбе с загрязнением из судовых источников

24. Работой третьего неофициального обсуждения руководил заместитель Председателя – Докладчик. Открывая сессию, секретариат подчеркнул роль устойчивого и надежного транспорта в качестве одного из сквозных вопросов, имеющих отношение к прогрессу в достижении нескольких целей и задач устойчивого развития. В частности, оценки климатического риска и адаптация к изменению климата важны для морских портов и аэропортов малых островных развивающихся государств, в том числе в контексте целей 9 и 13 и задачи 1.5, а также мер регулирования в поддержку цели 14, включая связанных с борьбой с загрязнением из судовых источников и сокращением выбросов двуокиси углерода международным судоходством. Изменчивость и изменение климата, в том числе такие факторы, как повышение уровня моря, экстремальные погодные явления и изменения осадков и температуры, могут иметь серьезные последствия для инфраструктуры прибрежного транспорта, создавая угрозы для развития, в частности наименее развитых стран и малых островных развивающихся государств, из-за их местоположения и географических особенностей наиболее уязвимых климатическим факторам риска, включая воздействие штормов и морских загрязнений. В то же время в этих странах основная инфраструктура прибрежного транспорта, в частности порты и аэропорты, жизненно важна для поставок продовольствия и энергоносителей, внешней торговли и туризма. Опираясь на соответствующие предыдущие исследования и мероприятия по достижению консенсуса, текущая работа ЮНКТАД с 2008 года, особое внимание в которой уделяется последствиям изменения климата и адаптации к нему для основной инфраструктуры прибрежного транспорта в малых островных развивающихся государствах в Карибском регионе, включает проект технической помощи, направленный на разработку передаваемой методики оценки рисков и уязвимости, связанных с климатом, с целью выявления результативных вариантов адаптации (см. <http://www.un.org/esa/devaccount/projects/2014/1415O.html>). Проект был основан на методике тематического исследования; так, согласно предварительным результатам, на Ямайке основной морской порт в Кингстоне и один из крупных аэропортов, на которые приходится 70% прибывающих туристов, оказались уязвимыми по всем сценариям; а на Сент-Люсии все международные транспортные объекты уязвимы для морского наводнения в условиях экстремальных явлений и различных сценариев изменения климата.

25. Первый участник дискуссии представил ряд подробных данных, полученных с помощью Инструмента широкомасштабной комплексной оценки уровня моря и прибрежной среды Европейского объединенного исследовательского центра, которые могут быть полезны для принятия решений в отношении устойчивого морского транспорта в малых островных развивающихся государствах в контексте изменения климата. Участники дискуссии представили ре-

зультаты новейших моделей наводнений, особое внимание в которых уделялось Карибскому региону; в них учитывались такие факторы, как риски и вызовы для прибрежных районов, включая повышение уровня моря и социально-экономическое развитие прибрежных зон; оценки опасности; экстремальные уровни моря и тропические циклоны; прогнозы повышения уровня моря; общие прогнозы уровня воды и экстремальных климатических явлений. Прогнозы изменения климата, составленные для Карибского региона, указывают на то, что прямые последствия, в том числе связанные с прибрежными и речными наводнениями, экстремальными погодными явлениями, лесными пожарами, ураганами и влиянием на сельскохозяйственное производство и рыболовство, без учета точек перегиба и косвенных результатов, скорее всего, увеличатся в десять раз к 2100 году. Участники дискуссии вновь заявили о необходимости признать серьезный характер адаптации в прибрежных районах в связи с изменением климата, а также срочно перейти к своевременному реагированию, обеспечивающему принятие скоординированных и справедливых мер. Необходимо собрать более качественные данные, в том числе о возвышении берегов и социально-экономических факторах, а также провести дополнительные исследования для более глубокого понимания соответствующих мер адаптации.

26. Второй участник дискуссии рассмотрел вопросы изменения климата и управления рисками стихийных бедствий для прибрежной транспортной инфраструктуры островных государств в Карибском регионе. Морские порты и аэропорты, связывающие регион с миром, обеспечивают экономический эффект и вносят свой вклад в сферах туризма и торговли, энергетики и продовольственной безопасности, прямых иностранных инвестиций, сбора поступлений, занятости, торговли и сельского хозяйства. Например, путешествия и туризм вносят большой вклад в экономику, в частности в некоторых островных государствах. Однако все морские порты в регионе, а также несколько аэропортов подвержены риску из-за их расположения вблизи моря и/или в районах, подверженных наводнениям. Недавние аномалии, такие как раннее начало сезона ураганов в 2017 году и разрушительные последствия ураганов Ирма и Мария в сентябре, наглядно продемонстрировали уязвимость стран Карибского региона. В этих условиях необходимо считать приоритетом повышение устойчивости. Участники дискуссии подчеркнули, что морские порты и аэропорты следует рассматривать не по отдельности и/или изолированно, а как взаимозависимую сеть, а к созданию устойчивой среды следует подходить комплексно. Наконец, участник дискуссии выразил признательность ЮНКТАД за ее важную и ценную работу в Карибском регионе и подчеркнул необходимость продолжения и укрепления такой работы и распространения уроков, которые могли бы способствовать совершенствованию процесса принятия решений.

27. Что касается контроля за загрязнением из судовых источников и сокращения выбросов двуокиси углерода международным судоходством, то третий участник дискуссии представил обзор нормативных изменений в поддержку Повестки дня до 2030 года, в частности целей 13 и 14. Роль Международной морской организации заключается в обеспечении того, чтобы судоходство продолжало вносить свой вклад в мировую экономику, не нарушая хрупкого баланса деятельности человека и потенциала сохранения здоровья и разнообразия мирового океана в долгосрочной перспективе. Организация разработала ряд мер, направленных на снижение выбросов в судоходном секторе, регулируемых в соответствии с приложением VI к Международной конвенции о предотвращении загрязнения с судов, а охватываемые области включают загрязнение воздуха, энергоэффективность и сокращение выбросов парниковых газов судами. Усиливаются требования сокращения таких выбросов, и Организация продолжает заниматься этим вопросом, в частности, в рамках недавней работы по выработке структуры первоначальной стратегии сокращения.

28. Что касается вопросов о конкретных связанных с инфраструктурой мерах, необходимых для реагирования на угрозы и адаптации к последствиям изменения климата в малых островных развивающихся государствах и других уязвимых странах, то участники дискуссии отметили, что из-за физических

ограничений перемещение инфраструктурных объектов часто неосуществимо для малых островных развивающихся государств. Необходимо также учитывать различные политические, социальные и экономические факторы, и выбор может быть затруднен. Небольшие изменения в проекте могут иногда оказывать значительное влияние на повышение устойчивости, однако прогресс в определении соответствующих мер адаптации инфраструктуры может быть достигнут только на основе необходимого научного понимания воздействий, которое варьируется в зависимости от ряда факторов. В этой связи необходимы дальнейшие исследования и более полная информация, включая целенаправленные экспериментальные исследования. В качестве важного первоначального шага аспекты изменения климата необходимо учитывать в текущих процессах портового хозяйства и планирования инфраструктуры.

29. Некоторые участники и дискуссионные отметили, что важно помнить о возможном увеличении транспортных расходов как результате новых международных природоохранных мероприятий. Любой подобный рост расходов будет передан грузополучателям, и, в частности, для малых островных развивающихся государств такие издержки могут быть непропорционально высокими. В этой связи несколько делегатов и участников дискуссии признали необходимость программ технической помощи и сотрудничества в других формах, способствующих обеспечению выполнения государственными портовыми органами международных природоохранных правил.

Устойчивые грузовые перевозки: универсальное средство достижения Целей устойчивого развития

30. В ходе четвертого неофициального обсуждения эксперты рассмотрели связь между грузовыми перевозками и Целями устойчивого развития, а также возможности оптимального использования дивидендов устойчивых грузовых перевозок для осуществления Повестки дня до 2030 года. Было достигнуто широкое согласие в отношении того, что устойчивый транспорт, включая грузовые перевозки, является предпосылкой устойчивого развития и механизмом поддержки глобальных процессов, таких как Парижское соглашение в соответствии с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата. Используя преимущества, совместно реализуемые на стыке экономических, социальных и экологических аспектов устойчивости, грузовые перевозки могут обеспечить большие выгоды с точки зрения устойчивого развития.

31. Первый докладчик уточнил взаимосвязь между Целями устойчивого развития и грузовыми перевозками, подчеркнув необходимость более глубокого понимания связей между, с одной стороны, экономическим ростом, индустриализацией, развитием инфраструктуры, логистикой и пространственной конфигурацией производственных цепочек и, с другой стороны, сектором грузовых перевозок и соответствующими внешними эффектами. Он отметил, что, если они будут расти прежними темпами, углеродные выбросы в этом секторе удвоятся к 2050 году, при том что ограничение роста глобальной средней температуры до уровня ниже 2 °C сверх доиндустриального уровня и дальнейшие усилия по ограничению этого роста 1,5 °C сверх доиндустриального уровня потребуют значительного сокращения выбросов сектором. Таким образом, грузовые перевозки имеют значительный потенциал смягчения изменения климата и устойчивого развития, и участники дискуссии подчеркнули, что задействование этого потенциала должно вестись на основе уже принятых мер по обеспечению устойчивости грузовых перевозок и направляться ими. Частный сектор, поддерживаемый государством, в том числе в рамках государственно-частных партнерств, играет важную роль в осуществлении мер по обеспечению устойчивости грузовых перевозок с учетом его многообразных рычагов воздействия. Помимо жестких инфраструктурных ограничений, препятствия на пути к устойчивости грузового транспорта в развивающихся странах часто связаны с «мягкой» инфраструктурой, и решение связанных с этим проблем требует активизации усилий по наращиванию потенциала и повышению информированности, а также поощрения партнерских отношений, сотрудничества, сбора данных

и обмена информацией, распространения передового опыта и тематических исследований и признания достижений. С помощью своего набора инструментов по устойчивым грузовым перевозкам, включая программу наращивания потенциала и Концепцию устойчивого грузового транспорта, ЮНКТАД могла бы помочь в решении таких проблем.

32. Второй участник дискуссии подчеркнул важность количественного анализа эффективности, включая аспект устойчивости, для информационного сопровождения процессов разработки политики. Проект Европейской комиссии по системе оценки работы портов для анализа показателей результативности представляет собой конкретный пример эффективного сотрудничества между научными кругами, учеными, портовой отраслью, предприятиями и поставщиками технологий в поддержку количественного анализа показателей работы. Благодаря удобному для пользователей интерактивному интерфейсу, проект служит платформой для сбора данных, управления и анализа и инструментом эталонной оценки, обеспечивая также соблюдение требований участников в плане конфиденциальности и управления знаниями. Инструмент эталонной оценки позволяет отдельным портам сравнивать свои показатели со средними показателями Европейского союза и портами в других регионах. Различные аспекты, отслеживаемые в рамках проекта, способствуют достижению Целей устойчивого развития, помогая оценивать показатели устойчивости портов, в том числе показатели, характеризующие тенденции и структуру рынка, социально-экономические процессы, природоохранные мероприятия, безопасность, охрану и гигиену труда, логистические операции, общее управление, доступ к бесперебойным морским перевозкам и уровень удовлетворенности пользователей. Определение производственных результатов, получение представления о тенденциях и структурах и получение бизнес-аналитики с помощью проекта или аналогичные решения на основе информационно-коммуникационных технологий имеют большой экономический эффект. Однако залог получения необходимой отдачи от использования таких инструментов – качественные и надежные данные. Поэтому важно вкладывать средства в сбор, получение и уточнение данных, а также укреплять доверие между соответствующими заинтересованными сторонами и источниками данных. Сотрудничество с ЮНКТАД могло бы помочь в решении некоторых проблем, связанных с данными, и содействовать использованию платформы проекта во всем мире.

33. Третий участник дискуссии рассмотрел подход многосторонних банков развития, которые все в большей степени ставят задачу обеспечения устойчивости транспорта. Так, Исламский банк развития принял стратегию транспортного сектора, призванную помочь развивающимся странам в разработке политики обеспечения устойчивости транспорта. Банк готов расширить механизмы финансирования устойчивого транспорта. Приоритетные области, определенные в стратегии Банка, включают безопасность дорожного движения, социальную включенность, экономический рост, региональную интеграцию и устойчивый транспорт. Поскольку приоритеты различаются по регионам и странам, необходим целостный и системный подход к количественной оценке устойчивости проектов. Для достижения устойчивости транспорта и производственных цепочек важно следующее: связность; международные интегрированные мультимодальные логистические системы; диалог на всех уровнях, в том числе с частным сектором; участие малых и средних предприятий и гражданского общества. Необходимо продолжать партнерские отношения, которые способствовали бы эффективному использованию ресурсов и более значительной отдаче, включая измерение людей или граждан. В целом сбалансирование финансовой устойчивости и отдачи для развития, а также сотрудничество с соответствующими партнерами, включая ЮНКТАД, лежат в основе стратегии Банка.

34. Четвертый участник дискуссии особо выделил прогресс, достигнутый к настоящему времени в области устойчивых грузовых перевозок, и проблемы, стоящие перед Лаосской Народно-Демократической Республикой – внутриконтинентальной страной. Региональная экономическая интеграция и связи, включая связи между сельскими и городскими районами, имеют важное значение

для устойчивого развития страны, например для достижения целей 2 и 9. Были вложены средства в транспортный сектор и был реализован ряд программ по «зеленым» грузовым перевозкам и созданию логистических мощностей. Однако остаются проблемы, связанные с дорожной инфраструктурой, стандартами на моторное топливо, бюджетными ограничениями и относительно высокими издержками природоохранных мер, особенно для небольших автоперевозчиков. Необходима передача технологий, финансовая помощь и государственные стимулы, в частности для частного сектора, а также развитие людских ресурсов и техническая помощь. Участники дискуссии отметили, что набор средств по устойчивым грузовым перевозкам может оказать в этом отношении ценную помощь.

35. Пятый участник дискуссии подчеркнул, что неразвитость инфраструктуры портов, плохое состояние портового и погрузочно-разгрузочного оборудования, низкая судоходная связность и экологический ущерб, причиняемый судами в Мозамбикском проливе, представляют собой серьезные проблемы для Коморских Островов. Еще одна проблема – запретительные транспортные расходы, учитывая их влияние на стоимость жизни. Несмотря на то, что был принят ряд мер для решения проблем, связанных с упрощением процедур торговли и нефтяным загрязнением, остаются другие проблемы, например связанные с инфраструктурой и модернизацией морских портов и аэропортов и контролем морских районов.

36. Один из делегатов подчеркнул важность системы глобализованной инфраструктуры при решении вопросов развития инфраструктуры и финансирования.

37. Представитель одной неправительственной организации подчеркнул, что ЮНКТАД могла бы поддержать системный или производственный подход к устойчивости путем увязки и использования связанных с устойчивостью данных о производственных системах и транспорте и упрощении процедур торговли. Секретариат подчеркнул, что при внедрении устойчивых решений в области грузовых перевозок следует ориентироваться на решения, специально адаптированные к местным условиям.

38. Некоторые эксперты отметили, что набор инструментов по устойчивым грузовым перевозкам представляется полезным и многообещающим, и его следует широко пропагандировать. Наконец, несколько экспертов отметили, что в свете их планов развития развивающиеся страны имеют хорошие возможности для решения проблем устойчивости, в том числе в отношении развития транспортной инфраструктуры.

С. Заключение

39. В своих заключительных замечаниях Председатель кратко изложил основные мысли, прозвучавшие в сообщениях и в ходе обсуждения, подчеркнув взаимосвязь между различными аспектами торговой логистики, особенно инвестициями в физическую инфраструктуру, а также кадровым и институциональным потенциалом и реформами, необходимыми для упрощения процедур торговли и транспорта.

40. Основные механизмы влияния торговой логистики на достижение Целей устойчивого развития являются следующими: влияние на торговлю, поскольку эффективная торговая логистика имеет все большее значение для развития, движимого торговлей; прямое воздействие реформ в области упрощения процедур торговли и транспортных инвестиций на занятость, прозрачность, инфраструктуру и общее развитие человеческого и институционального потенциала стран; потенциальные негативные внешние эффекты, связанные, в частности, с загрязнением, безопасностью и изменением климата, требующие соответствующей адаптации и смягчения.

41. На протяжении всей сессии эксперты подчеркивали важность продолжения и, по возможности, расширения поддержки ЮНКТАД развивающихся стран в области торговой логистики. Эксперты выразили свою признательность за набор инструментов по устойчивым грузовым перевозкам, и ЮНКТАД было предложено изыскать достаточные средства для внедрения этого набора, адаптированного с учетом конкретных потребностей различных государств-членов.

II. Организационные вопросы

A. Выборы должностных лиц

(Пункт 1 повестки дня)

42. На своем первом пленарном заседании 23 октября 2017 года рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по транспорту, торговле и упрощению процедур торговли избрало г-на Альфредо Суэскума (Панама) своим Председателем и г-жу Ибтиссаму Хассан (Египет) заместителем Председателя – Докладчиком.

B. Утверждение повестки дня и организация работы

(Пункт 2 повестки дня)

43. Также на своем первом пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня сессии (TD/B/C.I/МЕМ.7/13). Таким образом, повестка дня была следующей:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Торговая логистика и Повестка дня устойчивого развития до 2030 года.
4. Утверждение доклада о работе совещания.

C. Итоги сессии

44. Также на первом пленарном заседании сессии рассчитанное на несколько лет совещание экспертов постановило поручить Председателю составление резюме обсуждения.

D. Утверждение доклада о работе совещания

(Пункт 4 повестки дня)

45. На своем заключительном пленарном заседании 24 октября 2017 года рассчитанное на несколько лет совещание экспертов поручило заместителю Председателя – Докладчику завершить работу над докладом после завершения сессии.

Приложение

Участники*

1. На сессии присутствовали представители следующих государств – членов ЮНКТАД:

Австрия	Коморские Острова
Алжир	Конго
Ангола	Коста-Рика
Аргентина	Кувейт
Бразилия	Лаосская Народно-Демократическая Республика
Бруней-Даруссалам	Либерия
Гватемала	Мадагаскар
Германия	Панама
Иран (Исламская Республика)	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Испания	Турция
Казахстан	Филиппины
Камерун	Чили
Китай	Шри-Ланка

2. На сессии присутствовали представители следующего государства-наблюдателя, не являющегося участником ЮНКТАД:

Государство Палестина

3. На сессии были представлены следующие межправительственные организации:

Африканские, карибские и тихоокеанские государства (АКТ)
 Европейский союз
 Исламский банк развития
 Организация восточнокарибских государств
 Организация исламского сотрудничества
 Союз советов африканских грузоотправителей

4. На сессии были представлены следующие органы, подразделения или программы Организации Объединенных Наций:

Европейская экономическая комиссия
 Центр по Международной торговле

5. На сессии присутствовали представители следующих неправительственных организаций:

Общей категории

Международная сеть стандартизации степеней высшего образования
 Международный союз автомобильного транспорта

* В этом списке указаны зарегистрированные участники. Список участников см. TD/B/C.I/MEM.7/INF.5.

Специальной категории

Международная ассоциация воздушного транспорта
Советы европейских грузоотправителей

Прочие

Всемирный экономический форум
