



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

Distr.: General  
20 December 2018  
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**  
**Шестая сессия**  
Женева, 21–23 ноября 2018 года

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

проходившей во Дворце Наций в Женеве 21–23 ноября 2018 года



## Содержание

|                                                                                                                                            | <i>Стр.</i> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Введение .....                                                                                                                             | 3           |
| I. Резюме Председателя.....                                                                                                                | 3           |
| А. Первое пленарное заседание сессии .....                                                                                                 | 3           |
| В. Устойчивое развитие грузовых перевозок в целях осуществления Повестки дня<br>в области устойчивого развития на период до 2030 года..... | 3           |
| II. Организационные вопросы .....                                                                                                          | 13          |
| А. Выборы должностных лиц.....                                                                                                             | 13          |
| В. Утверждение повестки дня и организация работы .....                                                                                     | 14          |
| С. Итоги сессии .....                                                                                                                      | 14          |
| D. Утверждение доклада о работе совещания .....                                                                                            | 14          |
| Приложение                                                                                                                                 |             |
| Участники .....                                                                                                                            | 15          |

## **Введение**

Шестая сессия рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли состоялась 21–23 ноября 2018 года во Дворце Наций в Женеве (Швейцария).

### **I. Резюме Председателя**

#### **A. Первое пленарное заседание сессии**

1. В своем вступительном слове директор Отдела технологии и логистики ЮНКТАД подчеркнула важность грузовых и морских перевозок для мировой экономики, а также для усилий по достижению Целей устойчивого развития. Важной вехой стало принятие в апреле 2018 года первоначальной стратегии Международной морской организации по сокращению выбросов парниковых газов в судоходной отрасли. Кроме того, необходимо улучшить понимание возможностей и проблем цифровизации. ЮНКТАД готова оказать помощь развивающимся странам и сотрудничать с другими в рамках инициативы «Единство действий» в решении приоритетных задач глобальной повестки дня в области устойчивого грузового транспорта.

#### **B. Устойчивое развитие грузовых перевозок в целях осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года**

(Пункт 3 повестки дня)

2. Представляя пункт повестки дня, начальник Секции транспорта ЮНКТАД отметила, что устойчивый транспорт играет важную роль в достижении Целей устойчивого развития. Устойчивый транспорт был признан в глобальных процессах, таких как Парижское соглашение в рамках Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата и инициативы «Устойчивая мобильность для всех». Внимание к морскому транспорту отражает экономическое значение этого сектора, а также динамику, вытекающую из первоначальной стратегии Международной морской организации по сокращению выбросов к 2050 году. Рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли призвано информировать государства – члены ЮНКТАД о программе обезуглероживания морских перевозок, ее последствиях для транспортных расходов и торговли, а также об опыте стран, получивших техническую помощь от ЮНКТАД в области устойчивых грузовых перевозок.

#### **Последние изменения в глобальной климатической политике**

3. Две дискуссионные группы экспертов обсудили последние изменения в глобальной климатической политике в рамках Международной морской организации и их значение для международного судоходства. Первая дискуссионная группа состояла из представителей Организации, секретариата ЮНКТАД и Лондонского университетского колледжа; а вторая – представителей «Си-и Дельфт», Лондонского университетского колледжа и Всемирного банка.

4. Один из участников дискуссии подчеркнул важность морских перевозок, указав на прогнозируемый рост мирового спроса на морские перевозки. Развивающиеся страны имеют значительный удельный вес как в пользовании услугами морского транспорта, так и в их производстве. Кроме того, необходимо отделить деятельность морского транспорта от ее внешних издержек.

5. Другой участник рассказал об усилиях Международной морской организации по сокращению выбросов парниковых газов. Что касается соответствующих обязательных требований, содержащихся в Международной конвенции по

предотвращению загрязнения с судов 1973 года (приложение VI), то ожидается, что ограничение в 0,5% по массе/массе на содержание серы в мазуте вступит в силу 1 января 2020 года. Скорее всего, это приведет к увеличению цены мазута; поэтому необходимо иметь представление о влиянии на судоходство. Поставленная Организацией задача решения проблемы выбросов парниковых газов в результате судоходства была проиллюстрирована ее первоначальной стратегией по этой проблеме. В октябре 2018 года был утвержден план последующих действий, главное место в котором заняли альтернативные виды топлива, технологии, исследования и разработки, а также финансы.

6. Отвечая на вопрос, участник дискуссии сказал, что в первоначальной стратегии Организации подчеркивалась необходимость оценки воздействия на государства до принятия мер по сокращению выбросов парниковых газов. Повышение энергоэффективности привело к снижению транспортных расходов. Хотя технологии могут быть дорогими на первом этапе, со временем затраты, как правило, снижаются. Обращаясь к комментарию другого эксперта, он отметил, что судоходство было первым сектором, принявшим обязательные меры в 2011 году. Что касается последствий таких мер для портов в малых островных развивающихся государствах, он признал проблемы, с которыми сталкиваются эти государства, и необходимость того, чтобы правительства размышляли над этими стратегическими вопросами, что также требует финансовой поддержки. Техническая помощь, предоставляемая Организацией, например в форме глобальных партнерств по энергоэффективности на море, учитывает проблемы портов.

7. Другой участник дискуссии обрисовал текущие тенденции в морской торговле и требованиях к выбросам углекислого газа на следующие 30–50 лет. Морские перевозки могут продемонстрировать рост при одновременном снижении удельных выбросов углекислого газа, как показывают сценарные модели и детализация целей, которые должны быть достигнуты для ограничения потепления 2° C (нижняя граница целевого диапазона) и 1,5 °C. Структура топливного баланса судоходной отрасли может повлиять на выбросы в будущем. Необходимо предпринять шаги для достижения радикальных изменений в использовании топлива к 2030 году. Необходим переход на судовое топливо с нулевым уровнем выбросов. Почти в любом сценарии темпов обезуглероживания такое топливо должно появиться на рынке в ближайшие 10–15 лет. Снижение затрат на производство возобновляемой энергии и большой технический потенциал производства возобновляемых источников энергии внушают оптимизм.

8. Отвечая на вопрос, он сказал, что переход на низкоуглеродное топливо и топливо с нулевыми выбросами может быть связан с расходами, но их структура остается неопределенной. Отвечая другому эксперту, он отметил, что ускоренное глобальное потепление будет означать сжатие точки перехода к топливу с нулевыми выбросами. Что касается внутреннего сгорания, то переход на топливные элементы возможен, но займет время. Один эксперт был обеспокоен тем, что обязательные ограничения скорости приведут к деформации рынка, тогда как другой эксперт считал, что вопросы продовольственной безопасности и готовности к стихийным бедствиям важны для малых островных развивающихся государств.

9. Один из участников представил некоторые меры по сокращению выбросов парниковых газов, предусмотренные в первоначальной стратегии Международной морской организации. Анализ восьми возможных краткосрочных мер по сокращению выбросов парниковых газов, которые, как считается, оказывают непосредственное влияние на выбросы парниковых газов, показал, что только эксплуатационные меры могут обеспечить достижение целей 2030 года. Первоначальная стратегия, скорее всего, приведет к эксплуатации судов на пониженных скоростях. Что касается среднесрочных и долгосрочных мер, то необходимо перейти с ископаемого топлива на топливо с более низкими или нулевыми выбросами. С 2030 года будет происходить рост использования топлива с нулевыми или низкими выбросами углерода, последствия которого потребуют оценки.

10. Остановившись на рыночных мерах, в частности тех из них, которые связаны с формированием цен на углерод, и их последствиями для обезуглероживания в

судоходстве, другой участник дискуссии заявил, что к 2020 году стоимость выбросов диоксида углерода должна возрасти до 40–80 долл./т и до 50–100 долл./т для ограничения потепления к 2030 году 1,5 °С и 2 °С. Цена на углерод, отражающая плату за бункерное топливо, может уплачиваться местным органам власти или в глобальный фонд, обеспечивая тем самым двойной дивиденд, поскольку средства могут перераспределяться для судоходной отрасли или для поддержки стран, испытывающих несоразмерное неблагоприятное влияние.

11. По мнению одного эксперта, цена на углерод способна стать проблемой, если регулирование не будет осуществляться единообразно во всем мире. Кроме того, может быть трудно добиться политической приемлемости. Тем не менее мировая цена на углерод поможет предотвратить появление лазеек и обеспечить равные условия игры.

### **Проблемы и возможности глобальной климатической политики**

12. Группа экспертов изучила проблемы и возможности глобальной климатической политики, включая рыночные механизмы, которые могут найти применение в международных перевозках. В состав дискуссионной группы входили представители Фонда защиты окружающей среды, Университета морских консультативных служб и Университета Рио-де-Жанейро.

13. Один из участников дискуссии сделал сообщение на материале Бразилии. Учитывая структуру торговли страны и ее удаленность от основных потребительских рынков, углеродоемкость на тонну ее экспорта была выше, чем у конкурентов. Таким образом, цены на углерод будут оказывать большее влияние на стоимость транспортировки из Бразилии на потребительские рынки. Для достижения целей, установленных Международной морской организацией, был рассмотрен комплекс таких мер, как эксплуатация на медленной скорости, рекуперация тепла и очистка гребных винтов судов. Для того чтобы Бразилия достигла целевых показателей Организации к 2050 году, потребуется большое количество биотоплива. Биотопливо стоит дороже и имеет более высокие альтернативные издержки. Чтобы оно имело экономическую эффективность, биотопливо должно иметь высокую цену углерода, около 150 долл. за тонну углекислого газа. Различные сценарии роста показывают снижение валового внутреннего продукта на 1–3% при соответствующем большом влиянии на конкретные сектора. Политические механизмы должны включать защитные меры для стран, сталкивающихся с риском подрыва конкурентоспособности их торговли.

14. Отвечая одному эксперту, он отметил, что адекватным вариантом для Бразилии будет диверсификация экономики, содействие экономическому росту, снижение уязвимости торговли и совершенствование местной транспортной инфраструктуры. Другим вариантом может быть разработка рыночных моделей, предусматривающих гибридную систему требований и налогов на углеродоемкость, и предоставление компенсации.

15. В ответ на вопрос одного эксперта, как отрасль или страны могут защитить себя от более широкого воздействия обезуглероживания в судоходстве, один из участников дискуссии рекомендовал проводить различие между мерами, которые могут предпринять сами страны, и мерами, которые должны быть приняты на международном уровне.

16. В свете различных возможных вариантов решения проблемы непропорционально негативного воздействия на государства в результате осуществления мер по сокращению выбросов парниковых газов судами, по мнению одного из участников дискуссии, их можно совместить; не существует универсального решения, каждое из решений имеет свои преимущества и недостатки. Подходящий вариант будет зависеть от рассматриваемой меры и конкретных последствий для соответствующих стран. Соответствующие решения включали предотвращение негативного воздействия. Другое решение связано с использованием доходов от потенциального формирования цен на углерод. Доходы могут быть использованы для содействия обезуглероживанию морского транспорта путем инвестирования в

исследования и разработки, низкоуглеродные решения и их внедрение, а также для оказания помощи удаленным экспортерам сырья с низкой стоимостью. Третье решение связано с наращиванием потенциала и техническим сотрудничеством. Межучрежденческое сотрудничество и интеграция с существующими проектами и программами, такими как программы ЮНКТАД, будут полезными, а в некоторых случаях и необходимыми.

17. Один эксперт задал вопрос о последствиях обезуглероживания для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Участник дискуссии отметил, что некоторые из основных логистических проблем этих стран можно преодолеть с помощью некоторых из этих решений. Другой эксперт поинтересовался, как могут использоваться средства, полученные для климатической адаптации прибрежной инфраструктуры транспорта, в частности портов малых островных развивающихся государств.

18. Один из участников дискуссии заявил, что необходимо срочно разработать хороший план и график для обеспечения своевременных и эффективных действий, в том числе в плане участия в соответствующих совещаниях. Обезуглероживание морских перевозок связано как с издержками, так и с положительными результатами. Цена на углерод может генерировать средства для демонстрационных проектов и апробирования технологии. Это снизит стоимость возобновляемых источников энергии и технологий.

19. Обсуждение продолжила другая дискуссионная группа экспертов, в состав которой входили представители Фонда защиты окружающей среды, Международной палаты судоходства и Южнотихоокеанского университета, рассмотревшая эту тему с точки зрения стран, отрасли и гражданского общества.

20. Ввиду высокой подверженности тихоокеанских островных государств потенциально негативному воздействию мер по обезуглероживанию на морском транспорте возникла острая необходимость более глубокого понимания этих последствий. Реагирование на стихийные бедствия имеет важное значение для этих стран и должно рассматриваться с учетом воздействия стихийных бедствий на транспортные расходы, продовольственную безопасность и доставку грузов. Однако ограниченность данных о транспортных расходах затрудняет оценку воздействия. Существует острая необходимость создания потенциала, технической помощи и финансирования сверх достигнутого уровня, а также технологических решений, в большей степени учитывающих специфику региона. Важно содействовать частно-государственным партнерствам, обмену информацией и передаче технологий.

21. Среди членов Международной палаты судоходства был достигнут определенный консенсус по неофициальному предложению о долгосрочных мерах по сокращению выбросов парниковых газов: создание международного фонда исследований и разработок по сокращению парниковых газов морским транспортом, финансируемого за счет взносов на исследования и разработки, вносимых судоходными компаниями на тонну морского топлива, закупаемого для потребления. Для обеспечения равных условий и вклада всех сторон отрасли потребуется поддержка Международной морской организации и ее государств-членов. Собранные средства могут помочь начать исследования и разработки в области новых видов топлива с нулевыми выбросами диоксида углерода, а начальные собранные средства можно увеличить.

22. Судоходная отрасль отдавала предпочтение эксплуатационным и технологическим мерам, а не рыночным мерам, которые трудно реализовать в судоходстве. Хотя островные государства Тихого океана в принципе поддерживают такие меры, необходимо срочно понять их воздействие и последствия для малых островных развивающихся государств. Один эксперт напомнил результаты отраслевого обследования и просьбу о принятии мер различными участниками отрасли, указав на необходимость сокращения выбросов углерода для достижения задач Организации.

23. Регулирование серы, вступающее в силу в 2020 году, может послужить хорошим примером для изучения воздействия регулирования на транспортные

расходы и торговлю. Эксперт, представлявший карибские порты, предложил предоставить некоторые данные для анализа, поскольку шесть судоходных компаний объявили об увеличении затрат из-за новых ограничений максимального содержания серы. Кроме того, прошлые правила, такие как требование двойного корпуса танкеров, могут дать определенные данные для анализа и ориентации относительно воздействия мер регулирования на судоходство. Другой эксперт отметил, что колебания цен на нефть и топливо, вероятно, окажут гораздо большее влияние, чем любая цена углерода, а прошлые тенденции показали, что высокие цены на топливо ведут к снижению топливных выбросов.

#### **Обеспечение устойчивых грузовых перевозок с точки зрения транспортных и транзитных транспортных коридоров и малых островных развивающихся государств**

24. Две дискуссионные группы экспертов изучили тему «Обеспечение устойчивых грузовых перевозок с точки зрения транспортных и транзитных транспортных коридоров и малых островных развивающихся государств». Первая группа, в которую входил международный консультант, состояла из представителей следующих организаций: Организация коридора Абиджан-Лагос (Кот-д'Ивуар), Агентство по обеспечению эффективности транзитных перевозок через центральный коридор (Объединенная Республика Танзания), Орган по координации транзитных перевозок в Северном коридоре (Кения), секретариат ЮНКТАД и Группу управления коридорами Уолфиш-Бей (Намибия). В состав второй дискуссионной группы входили представители Управления портов Антигуа и Барбуды, Министерства транспорта и горнодобывающей промышленности Ямайки, Министерства природных ресурсов Канады (по аудиосвязи), Южнотихоокеанского университета и секретариата ЮНКТАД.

25. Один из участников дискуссии заявил, что Концепция устойчивого грузового транспорта ЮНКТАД используется в Северном и Центральном коридорах Африки, а также в малых островных развивающихся государствах Карибского бассейна. В Восточной Африке и Карибском бассейне были проведены семинары по наращиванию потенциала, призванные расширить возможности участников транспортной отрасли в этих регионах и дать им возможность разрабатывать и осуществлять устойчивые стратегии грузовых перевозок. Разработан Стратегический план Северного коридора (на 2017–2021 годы), в котором отражены принципы устойчивости. Кроме того, разработаны Стратегия Центрального коридора (на 2018–2023 годы), Карибская стратегия устойчивых грузовых перевозок (на 2020–2025 годы) и Региональный центр по устойчивой логистике (Карибский бассейн). Он выразил признательность ЮНКТАД за ее работу в двух регионах и предложил ЮНКТАД и далее совершенствовать Концепцию, расширять ее применение в регионах и увеличить число мероприятий по наращиванию потенциала.

26. При поддержке ЮНКТАД Центральный коридор разработал на основе взаимодействия стратегию устойчивых грузовых перевозок на 2018–2023 годы. Были определены возможности быстрого получения результатов, поддерживающие модальный переход к грузовым перевозкам по железным дорогам и водным путям с использованием озера Танганьика, что позволит сократить транспортные расходы на 40%. На грузовые перевозки по Коридору могут повлиять несколько проблем. В их числе – необходимость реконструкции участков железнодорожных и водных путей, обслуживающих страны Центрального коридора, и создания единой системы отслеживания грузов, а также нехватка судов. С помощью программы стипендий Агентство по обеспечению эффективности транзитных перевозок через Центральный коридор оказало содействие подготовке специалистов в области морского транспорта и логистики в регионе.

27. В Северном коридоре основные моменты включали разработку, начало осуществления и реализацию Программы зеленых грузовых перевозок (на 2017–2021 годы); семинар по наращиванию потенциала (2016 год), проведенный ЮНКТАД, и базовое исследование для оценки выбросов в порту Момбасы. Программа охватила семь тематических областей, включая информационно-пропагандистскую

деятельность и повышение осведомленности, оценку и анализ грузовых перевозок, мониторинг эффективности и финансирование. Исследование стало результатом партнерства ЮНКТАД и Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде. Основные рекомендации исследования включали мониторинг выбросов и стандартизацию измерений в регионе. Поскольку концепция устойчивого грузового транспорта все еще является новой в Восточной Африке, необходимо повысить информированность о ней, а ЮНКТАД следовало бы и далее оказывать поддержку в создании потенциала.

28. Коридор Уолфиш-Бея ставит задачу превращения транспортных коридоров в экономические коридоры. Намибия признала роль транспорта и логистики в содействии транспорту и торговле соседних стран, не имеющих выхода к морю. Это – один из приоритетов страны. Государственно-частные партнерства имеют ключевое значение для экономического развития стран региона, в которых государство занимается вопросами политики, развития инфраструктуры и пограничного контроля, а частный сектор является движущей силой экономического роста. Группа управления коридорами Уолфиш-Бея состоит из государственных и частных организаций, которые обеспечивают благоприятную среду для диалога, партнерства и сотрудничества, особенно в областях развития инфраструктуры. Она сотрудничает с такими учреждениями, как Африканский союз, Всемирный банк и ряд организаций по управлению коридорами. Группа содействовала внедрению всемирной версии Автоматизированной системы обработки таможенных данных (АСОТД) в Намибии. Работа над созданием нового контейнерного терминала в 2014 году ставила цель продвижения Намибии в качестве логистического центра. Группа также участвовала в программах социального воздействия и пропаганды. Координация деятельности в регионе таких организаций, как ЮНКТАД, будет способствовать этим усилиям и позволит избежать дублирования.

29. В ответ на вопрос один из участников дискуссии сказал, что Зимбабве будет включена в сферу деятельности Группы в январе 2019 года, когда планируется разработать программу с участием Зимбабве и Малави. Кроме того, работа ЮНКТАД в восточноафриканских коридорах может быть воспроизведена в других регионах.

30. В Гане проект в порте Tema привел к разработке плана действий с изложением стратегии сокращения выбросов, ежегодной оценки воздействия выбросов на здоровье и плана осуществления для органов здравоохранения. Требуется техническая поддержка для реализации стратегии, основанной на принципах устойчивости ЮНКТАД, для обеспечения жизнеспособности коридоров. Необходимо сотрудничать с ЮНКТАД в разработке программы, аналогичной программам в Центральном и Северном коридорах. Для содействия устойчивому грузовому транспорту необходимы региональные программы, поскольку такие программы являются более целесообразными, чем национальные, часто позволяя уменьшить воздействие бюрократических проблем.

31. В своем выступлении один из участников дискуссии рассказал о работе ЮНКТАД по упрощению процедур торговли. ЮНКТАД оказала помощь более чем 50 странам в реализации программ по упрощению процедур торговли и обеспечила создание потенциала и подготовку кадров для создания национальных комитетов по упрощению процедур торговли. Нехватка финансирования и ресурсов оставалась самой большой проблемой для развития этих комитетов. Его программа АСОТД используется более чем в 90 странах, а порталы TradeInfo служат для решения задач стран в области отчетности. Он призвал участников сессии принять участие в среднесрочном обзоре осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов, который будет проведен в ноябре 2019 года.

32. В ходе последовавшего затем обсуждения один эксперт задал вопрос, как страны могут воспользоваться передовым опытом коридоров, когда те еще находятся на начальных этапах развития производства и торговли. В ответ один участник дискуссии отметил, что странам необходимо учитывать географическую структуру производства и торговли, чтобы обеспечить использование наиболее эффективного вида транспорта, в то время как другой отметил, что развитая инфраструктура и



производство могут создаваться параллельно для решения задачи упрощения процедур торговли.

33. Один из участников дискуссии заявил, что малые островные развивающиеся государства сталкиваются с множеством рисков бедствий, что требует учета изменчивости и изменения климата в работе ЮНКТАД. Прибрежная транспортная инфраструктура является критически важной для торговли, энергетики, питания и туризма. Изменение климата и экстремальные погодные явления могут оказывать прямое и косвенное воздействие на транспортную инфраструктуру и услуги. ЮНКТАД вела работу, связанную с последствиями изменения климата и адаптацией к нему, применительно к инфраструктуре прибрежного транспорта с 2009 года, например в рамках совещаний экспертов, рабочих совещаний и проекта технической помощи. Успешно завершен проект по воздействию изменения климата на инфраструктуру прибрежного транспорта в Карибском бассейне и укреплению возможностей адаптации малых островных развивающихся государств. Опираясь на более раннюю работу ЮНКТАД в этой области и отражая согласованные приоритеты и мандаты, проект позволил политикам, специалистам по планированию транспорта и руководителям организаций транспортной инфраструктуры в этих государствах глубже понять воздействие изменения климата на инфраструктуру прибрежного транспорта, в частности на морские порты и аэропорты, и принять соответствующие меры реагирования. Основные результаты включали оценку потенциальной уязвимости для изменчивости и изменения климата Ямайки и Сент-Люсии с уделением особого внимания возможным эксплуатационным сбоям и риску морского затопления для прибрежных международных аэропортов и морских портов при различных климатических сценариях. ЮНКТАД рассматривает вопрос о возможных последующих мерах по расширению работы в более широких масштабах в Карибском регионе и за его пределами.

34. В Карибском регионе произошло несколько событий. В июле 2018 года ЮНКТАД провела региональный семинар по созданию потенциала на Барбадосе. Впервые в семинаре приняли участие различные участники отрасли транспорта, что позволило им наладить диалог и начать поиск решений существующих проблем, таких как недостаточность данных о транспорте в регионе и необходимость более скоординированного подхода к транспорту в Карибском бассейне. Это позволило начать работу по выработке комплексной региональной стратегии устойчивого грузового транспорта и созданию регионального центра данных о грузовых перевозках, секретариатом которого служит Ассоциация управлений карибских портов.

35. Ассоциация управлений портов продолжает выступать за усиление контроля за проектированием портов со стороны малых островных развивающихся государств для обеспечения эффективности и устойчивости, что также требует надежных данных. Кроме того, Ассоциация могла бы наладить новые партнерские отношения с ЮНКТАД для финансирования аналогичных мероприятий по созданию потенциала. Следует надеяться, что ЮНКТАД сможет содействовать обмену опытом с коридорами и воспроизвести передовой опыт и успехи, достигнутые в рамках проекта.

36. Основываясь на потребностях в обучении, определенных на региональном семинаре, ЮНКТАД в сотрудничестве с Министерством транспорта и горнодобывающей промышленности, Всекарибской ассоциацией водителей грузовиков и Министерством природных ресурсов Канады провела национальный семинар по созданию потенциала и обучению в области экологичного вождения. Национальный семинар предоставил министерству возможность проконсультироваться с заинтересованными сторонами по вопросам политики, которые будут отражены в пересмотренной национальной стратегии развития транспорта. Дальнейшая работа должна быть нацелена на создание новых государственно-частных партнерств в транспортной отрасли и разработку унифицированного руководства по обучению водителей и учебных программ. Рассматривается возможность подготовки в сотрудничестве с Организацией восточнокарибских государств технико-экономического обоснования развития морского судоходства по коротким маршрутам и воздушного сообщения между

островами малых островных развивающихся государств в восточной части Карибского бассейна.

37. Выразив надежду на укрепление недавно созданного партнерства с ЮНКТАД, один из участников дискуссии просил ЮНКТАД обеспечить деятельность по наращиванию потенциала в регионе.

38. В Тихоокеанском регионе предпринимаются шаги по переходу к низкоуглеродному транспорту. Маршалловы Острова разработали навигационную карту, которая ставит задачу обезуглероживания к 2050 году. Она может послужить катализатором для региона. Партнерства во многом стали залогом успеха, достигнутого в обезуглероживании региона. Картирование и данные, технический потенциал и финансирование были одними из самых больших потребностей региона в связи с обеспечением перехода к устойчивому транспорту. Южнотихоокеанский университет внес свой вклад в учебный инструментарий ЮНКТАД, поделившись тематическими исследованиями и передовым опытом обезуглероживания судоходства в малых островных развивающихся государствах. Один из участников дискуссии предложил ЮНКТАД повторить карибский проект на островах Тихого океана, поскольку оба региона имеют много общего.

39. В Канаде Министерство природных ресурсов занимается вопросами транспорта, альтернативных видов топлива и автомобильных перевозок. Недостаточно данных об использовании и потреблении энергии. Прорабатываются низкоуглеродные стратегии автомобильных перевозок. Инициативы по экологичным грузоперевозкам включали в себя обучение в сотрудничестве с ЮНКТАД приемам экономичного вождения для повышения эффективности по всей Канаде, а также в Аргентине, Австралии, Бразилии, Колумбии, Чили и Ямайке. Министерство природных ресурсов Канады взяло на себя обязательство активизировать усилия в области зеленых грузовых перевозок и увеличить число проводимых учебных занятий и получающих поддержку регионов.

40. Отвечая на вопрос, один из участников дискуссии пояснил, что все стратегии и программы являются частью комплексного подхода Канады к устойчивому транспорту. Канада участвовала во взаимном обмене опытом с ЮНКТАД. Аналогичным образом правительство Фиджи выразило заинтересованность в сотрудничестве с ЮНКТАД в проведении в регионе обучения по экологичному вождению. По словам одного эксперта, малым островным развивающимся государствам Карибского бассейна необходимо ежегодно обновлять свою экономику и инфраструктуру, особенно после сезона ураганов. В этой связи один из участников дискуссии отметил, что всем странам, в частности развивающимся странам и малым островным развивающимся государствам, необходимо укреплять сотрудничество на всех уровнях в целях решения проблемы изменения климата и адаптации транспорта к изменению климата.

#### **Цифровизация и системы информационного обслуживания портов**

41. Дискуссионная группа экспертов в составе представителей Международной ассоциации систем информационного обслуживания портов и проекта «Портнет» (Марокко) рассмотрела вопрос о развитии цифровизации в связи с положительными результатами и преимуществами информационного обслуживания портов, связями с «единым окном» и Соглашением об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации.

42. Один из участников дискуссии отметил, что схемы сотрудничества, основанные на электронном обмене данными, приобретают все большее значение в силу Соглашения об упрощении процедур торговли, которое вступило в силу в 2017 году, и Конвенции об облегчении международного морского судоходства Международной морской организации, которая вступит в силу в 2019 году. С другой стороны, системы информационного обслуживания портов станут ключевым источником бизнес-аналитики, поскольку они, вероятно, будут развиваться в направлении более широкой интеграции данных, генерируемых из внешних источников, таких как система автоматической идентификации.

43. Преимущества использования систем портового сообщества включают доступность и повышение качества данных для оптимизированных процессов обработки грузов, связанных с портами, а также внутренних и таможенных операций, рост таможенных доходов, сокращение времени ожидания и увеличение объемов контейнерных перевозок.

44. В Марокко проект «Портнет» начался как система информационного обеспечения портов и постепенно превратился в торговый портал, охватывающий других участников экономической деятельности, связанных с торговлей, таких как банки и финансовые учреждения. Сегодня он охватывает весь процесс цепочки поставок, собирая логистические и финансовые данные. Пользователи могут выполнять административные процедуры и производить многоканальные платежи, что позволяет оплачивать через одну и ту же платформу сборы и счета на оплату. Цель проекта «Портнет Марокко» – повышение конкурентоспособности, сокращение расходов на логистику и улучшение делового климата. Услуги, предоставляемые с помощью электронной платформы, призваны решать проблемы как импортеров, так и экспортеров. Возможность доступа к данным и обмена ими была необходима для обеспечения надежности и сбора данных и обмена данными во всей цепочке поставок без излишне строгих требований. Это представляло проблему при проектировании системы информационного обслуживания портов, поскольку повторное использование или перераспределение данных должно соответствовать правилам конфиденциальности данных.

45. Кроме того, проект «Портнет» позволил провести обсуждения, касающиеся упрощения процедур торговли во всей цепочке поставок и связи между различными участниками для сопряжения различных производственных процессов цепи поставок. Он помог упростить торговые процедуры и усилить соответствие международным стандартам; с помощью проекта «Портнет» Марокко улучшило свой рейтинг Всемирного банка по легкости международной торговли.

46. Несколько участников дискуссии сказали, что успешному внедрению системы портового сообщества способствовали многие факторы. В их числе – ориентированный на клиента подход к разработке системы; поэтапный метод последовательной реализации систем информационного обслуживания портов и «единых окон»; сильная политическая воля и руководство на самом высоком уровне для продвижения реформ; а также сотрудничество между субъектами государственного и частного сектора.

47. Группа экспертов согласилась с тем, что технология не является единственным фактором в системах информационного обслуживания портов и что «единые окна» способствуют улучшению показателей цепочки поставок – необходима также среда совместной работы. Содействие обмену информацией и взаимосвязи между участниками требует изменения мышления для укрепления доверия между заинтересованными сторонами в плане обмена данными и информацией, а также понимания и изменения информационных потоков на основе четких целей и бизнес-процессов. По мнению одного из участников дискуссии, содействие развитию надежных партнерств имеет решающее значение для обеспечения того, чтобы таможенные органы могли одновременно защищать границы и содействовать упрощению процедур торговли, например с помощью процедур предварительного оформления или уполномоченных экономических операторов.

48. В ходе общего обсуждения подчеркивалась совместная природа систем и приложений информационного обслуживания портов, связанных с «едиными окнами», позволяющими осуществлять электронный обмен информацией, что упрощает процедуры торговли. Эти механизмы способствуют взаимодействию между различными государственными и частными субъектами, участвующими в торговых операциях. Они позволяют согласовывать логистическую информацию и административные потоки, связанные с регулятивными требованиями, и обмениваться информацией, которая помогает таможенным органам контролировать соблюдение и управление рисками, на основе совместных усилий, которые внесли значительный вклад в сокращение времени обработки и упрощение процедур международной торговли.

49. Отвечая на вопрос, два участника дискуссии отметили, что ускорение товарооборота может способствовать развитию торговли, тогда как более эффективный сбор и обмен информацией могут сократить контрабанду за счет улучшения оперативной проверки для управления рисками и сокращения объема бумажной работы для выделения больших ресурсов для управления рисками и контроля.

50. Отвечая на другой вопрос, участники дискуссии заявили, что понимание более широких политических целей реформы и нормативной специфики различных государственных учреждений имеет решающее значение для определения ведущего учреждения. Четкие мандаты, надзор на высоком уровне и авторитетные представители, мобилизующие действия для достижения конкретных целей, – таковы главные составляющие обеспечения заинтересованности различных участников и достижения результатов.

51. Что касается финансовой устойчивости бизнес-модели системы информационного обслуживания портов, то некоторые участники дискуссии пояснили, что такие системы обычно предоставляют сочетание бесплатных и платных услуг. Не имеется одного решения для определения конфигурации такой системы, и страны определяли безвозмездный или платный характер услуг в зависимости от своей ситуации и задач. Эксплуатанты системы информационного обслуживания портов нейтральны и не имели коммерческих интересов. На другой вопрос участники дискуссии ответили, что такие системы могут генерировать информацию о бункеровке с помощью данных администрации порта и информации, позволяющей оптимизировать заходы в порт. В ответ на другой вопрос участники дискуссии сообщили, что проект «Портнет» не основан на блокчейне и использование международных стандартов и функциональная совместимость имеют важное значение для обеспечения того, чтобы все компании, включая малые и средние предприятия, могли воспользоваться этими платформами для улучшения своих процессов торговли.

52. Системы информационного обслуживания портов не являются обязательными для всех участников цепочки поставок, по поводу чего ряд экспертов выразили свою озабоченность; кроме того, их реализация была проблемой, которая требует непрерывного обучения в быстро меняющейся технологической среде.

### **Достижения в области технологий и инноваций для устойчивого морского транспорта**

53. Дискуссионная группа экспертов обсудила технологические достижения и инновации для устойчивого морского транспорта. В состав группы входили представители следующих организаций: Глобальный морской форум, «Глобальная торговля», Международная ассоциация систем информационного обслуживания портов, Исследовательские институты Швеции, Центр Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям Европейской экономической комиссии и Всемирный экономический форум.

54. Группа обсудила три вопроса, касающихся технологических инноваций, применимых к морскому транспорту: роль совместимости и глобальных стандартов, необходимость содействовать технологическим инновациям, избегая при этом монополизации, а также проблемы и возможности для развивающихся стран.

55. Некоторые участники дискуссии считали, что прежде чем стремиться к совместимости, сектор морского транспорта должен повысить уровень цифровизации. Это означало создание сред, в большей степени поддерживающих совместимость обмена данными и визуализации в аспекте проблем во всей цепочке создания стоимости.

56. Дискуссионная группа согласилась с тем, что правительства и международные организации могут играть ключевую роль в обеспечении совместимости различными способами: разработка базовых элементов для обеспечения внутригосударственной координации и согласования действий с точки зрения функциональной совместимости между цепочками создания стоимости, использование существующих стандартов и семантики в качестве основы для разработки будущих стандартов и расширение

участия частного сектора (третьих сторон и исследовательских и академических учреждений, которые могли бы предоставлять конъюнктурную информацию судоходным компаниям) при установлении таких стандартов.

57. Имеется несколько проблем в отношении связей между технологическими инновациями и потенциальным антиконкурентным поведением. В их числе – возможность такой концентрации данных платформами, которая влияет на рынки; риск увеличения разрыва между, с одной стороны, некоторыми странами или более крупными компаниями, способными использовать искусственный интеллект и возможности подключения и взаимодействия для роста и создания возможностей для бизнеса, и, с другой стороны, другими странами или более мелкими компаниями; а также необходимость надлежащей защиты данных.

58. Для решения этих проблем участники дискуссии рекомендовали следующие действия: крупные инвестиции государства в целях создания равных условий доступа и использования технологических достижений более мелкими компаниями, уменьшение зависимости от защищенной правом собственности информации, обязательное использование международных стандартов и снижение барьеров доступа для цифровых новаторов.

59. Этот контекст открыл возможности для развивающихся стран. Например, в условиях глобального характера цепочек поставок участники торговли заинтересованы в привлечении менее крупных игроков. Кроме того, развивающиеся страны могут эффективно использовать свой демографический потенциал. Однако имеются и такие проблемы, как сложность сохранения своей позиции в цепочках поставок, когда они не могут осваивать более высокие переделы из-за растущего цифрового разрыва, а также необходимость регулярного участия в органах, устанавливающих стандарты, для обеспечения того, чтобы глобальные стандарты отражали их интересы. Для преодоления этих проблем участники дискуссии рекомендовали развивать профессиональную подготовку и обучение; использовать потенциал и возможности, предлагаемые банками развития, в том числе связанные с менее крупными проектами; а также готовить технико-экономические обоснования.

60. Большинство вопросов, поднятых экспертами, были связаны с определением способов наиболее результативного воздействия директивных органов, позволяющего максимально использовать возможности и свести к минимуму проблемы. Одно из решений – изучение возможностей партнерств с судоходными компаниями. Хорошим примером было партнерство между «Маерск» и Иорданией и соседними странами. Партнерство повлекло за собой развитие физической инфраструктуры, инкубаторов и инициатив, направленных на дальнейшее развитие связности. Другое решение связано с системами информационного обслуживания портов и консультативными структурами других видов, задающими формат обсуждения проблем и поиска решений на основе опыта других стран.

61. Один эксперт высказал мнение, что для стратегических мер воздействия необходимы меры на уровне как материальной, так и нематериальной инфраструктуры, тогда как другие отметили, что крупные инвестиции не всегда необходимы.

## **II. Организационные вопросы**

### **A. Выборы должностных лиц**

(Пункт 1 повестки дня)

62. На своем первом пленарном заседании 21 ноября 2018 года рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли избрало г-на Ибтиссама Хасана (Египет) своим Председателем и г-на Стивена Феврие (Организация восточнокарибских государств) заместителем Председателя – Докладчиком.

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

(Пункт 2 повестки дня)

63. Также на первом пленарном заседании сессии рассчитанное на несколько лет совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня сессии (TD/B/C.I/MEM.7/16). Таким образом, повестка дня была следующей:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Устойчивое развитие грузовых перевозок в целях осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.
4. Утверждение доклада о работе совещания.

## **С. Итоги сессии**

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

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

65. На своем заключительном пленарном заседании 23 ноября 2018 года рассчитанное на несколько лет совещание экспертов поручило заместителю Председателя – Докладчику доработать доклад после завершения сессии.

## Приложение

### Участники\*

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

|                   |                      |
|-------------------|----------------------|
| Алжир             | Кувейт               |
| Антигуа и Барбуда | Мадагаскар           |
| Барбадос          | Марокко              |
| Бенин             | Непал                |
| Гватемала         | Нигерия              |
| Джибути           | Оман                 |
| Египет            | Панама               |
| Зимбабве          | Российская Федерация |
| Иордания          | Руанда               |
| Испания           | Того                 |
| Йемен             | Украина              |
| Камерун           | Филиппины            |
| Кения             | Франция              |
| Колумбия          | Шри-Ланка            |
| Коморские Острова | Эквадор              |
| Конго             | Ямайка               |
| Куба              |                      |

2. На сессии были представлены следующие межправительственные организации:

Группа африканских, карибских и тихоокеанских государств  
Центр «Юг»

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

Европейская экономическая комиссия  
Управление по координации гуманитарных вопросов

4. На сессии были представлены следующие специализированные учреждения и связанные организации:

Международная морская организация  
Группа Всемирного банка  
Всемирная организация здравоохранения  
Всемирная торговая организация

5. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:

*Общей категории*

Международная торговая палата

*Специальной категории*

Международная палата судоходства

---

\* В этом списке указаны зарегистрировавшиеся участники. Список участников см. TD/B/C.I/MEM.7/INF.6.