



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

Distr.: General  
14 August 2017  
Russian  
Original: English

**Совет по торговле и развитию**  
**Комиссия по торговле и развитию**  
**Расчитанное на несколько лет совещание**  
**экспертов по транспорту, торговой логистике**  
**и упрощению процедур торговли**  
**Пятая сессия**  
Женева, 23–24 октября 2017 года  
Пункт 3 предварительной повестки дня

**Торговая логистика и Повестка дня в области  
устойчивого развития на период до 2030 года**

**Записка секретариата ЮНКТАД**

*Резюме*

В 2015 году международное сообщество приняло Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, содержащую 17 Целей в области устойчивого развития и 169 задач. Повестки дня на период до 2030 года беспрецедентна по своему охвату и амбициозности; являясь комплексной и неделимой, она направлена на обеспечение баланса между тремя измерениями устойчивого развития, формирование общего видения и осуществление коллективных действий на пути экономически состоятельного, социально инклюзивного и экологически чистого развития. Сегодня международное сообщество пытается сосредоточить усилия на том, чтобы начать работу по практическому достижению Целей.

Упрощение процедур перевозок и торговли, играющее центральную роль в сфере торговой логистики, включает в себя деятельность, имеющую стратегически важное значение для глобальной торговли, производственной кооперации и взаимозависимости мировой экономики. Речь идет о междисциплинарных факторах, которые глубоко укоренились в повестке дня в области устойчивого развития и которые прямо или косвенно необходимы для достижения ряда Целей.

ЮНКТАД уже давно признала связь между торговой логистикой и устойчивым развитием. Внимание к комплексному учету социальных, экономических и экологических аспектов упрощения процедур перевозок и торговли в последние годы еще более возросло, о чем свидетельствуют мандаты ЮНКТАД, закрепленные в Аккрском соглашении, Дохинском мандате и совсем недавно в Найробийском маафикиано.

На этом фоне, а также с учетом работы ЮНКТАД в данной области в настоящей записке освещаются отдельные вопросы, которые перекликаются как с темой торговой логистики, так и с Повесткой дня на период до 2030 года,



чтобы помочь дискуссиям на пятой сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли, а также рассмотрению того, как страны в сотрудничестве со всеми соответствующими заинтересованными сторонами могут объединить усилия в создании устойчивых и жизнеспособных инструментов упрощения процедур перевозок и торговли в поддержку Повестки дня на период до 2030 года.

## I. Введение и справочная информация

1. Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года является беспрецедентной по своему охвату и предполагает участие всех стран, как развитых, так и развивающихся. Ее охват и амбициозность впечатляют, демонстрируя всю масштабность усилий по воплощению решений в конкретные действия. Сегодня международное сообщество пытается сосредоточить усилия на том, чтобы предпринять работу по практической реализации и достижению Целей в области устойчивого развития.

2. С учетом масштабов стоящей задачи и необходимости поддерживать процесс претворения в жизнь Повестки дня на период до 2030 года итоговые документы и решения других международных политических процессов считаются ее составной частью. В их числе можно назвать: Аддис-Абебскую программу действий; Стамбульскую декларацию и Программу действий для наименее развитых стран на десятилетие 2011–2020 годов; Программу действий по ускоренному развитию малых островных развивающихся государств; Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов; Парижское соглашение, принятое в контексте Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата; Новую повестку дня в области развития городов Конференции Организации Объединенных Наций по жилью и устойчивому городскому развитию; и Сендайскую рамочную программу по снижению риска бедствий на 2015–2030 годы. Помимо этих инициатив, осуществляемых под руководством Организации Объединенных Наций, в 2014 году члены Всемирной торговой организации приняли Соглашение об упрощении процедур торговли, которое придало новый импульс работе над международной повесткой дня в области торговли и усилило экономический аспект устойчивого развития.

3. В рамках механизмов последующей деятельности и обзора Повестка дня на период до 2030 года поощряет государства-члены «проводить регулярные и всеобъемлющие обзоры прогресса на национальном и субнациональном уровнях так, чтобы руководителями и инициаторами этих обзоров были сами страны»<sup>1</sup>. Национальные обзоры должны служить основой для проведения регулярных обзоров в рамках политического форума высокого уровня по устойчивому развитию; в 2016 году были представлены 22 обзора, а в 2017 году на сегодняшний день представлено 43 обзора<sup>2</sup>. Эти обзоры дают возможность оценить достигнутый прогресс, а также получить сведения о подходах к интеграции Целей в национальные планы и стратегии развития.

4. Связи между упрощением процедур перевозок и торговли, с одной стороны, и Повесткой дня на период до 2030 года и ее Целями, с другой, являются многочисленными и многогранными. На их значение указывает учрежденная Генеральным секретарем Консультативная группа высокого уровня по устойчивому транспорту, которая должна формулировать рекомендации по созданию устойчивых транспортных систем для практической реализации на глобальном, национальном, местном и отраслевом уровнях. В 2016 году благодаря ее усилиям вышел доклад на тему о том, как поставить устойчивую транспортную систему на службу развитию<sup>3</sup>, а также была впервые организована глобальная конференция по устойчивому транспорту, прошедшая в Туркменистане в ноябре. Эта работа позволила увязать тему устойчивого транспорта и смежные вопросы упрощения процедур торговли с Повесткой дня на период до 2030 года,

<sup>1</sup> A/RES/70/1.

<sup>2</sup> A/70/684; список стран см. <https://sustainabledevelopment.un.org/inputs/>.

<sup>3</sup> High-level Advisory Group of the Secretary-General on Sustainable Transport, 2016, Mobilizing sustainable transport for development, см. <https://sustainabledevelopment.un.org/topics/sustainabletransport/highleveladvisorygroup> (по состоянию на 8 августа 2017 года).

в том числе через Ашхабадское заявление об обязательствах и рекомендациях по вопросам политики Глобальной конференции по устойчивому транспорту, а также через другие итоговые документы, такие как решения, принятые в ходе Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения на 2011–2020 годы, и резолюция Генеральной Ассамблеи «На пути к обеспечению всестороннего взаимодействия между всеми видами транспорта в целях содействия созданию устойчивых мультимодальных транзитных коридоров», принятая в феврале 2016 года<sup>4</sup>. Эти политические документы определяют общие рамки и направленность национальных и международных усилий по развитию устойчивого транспорта и упрощению процедур торговли.

5. ЮНКТАД уже давно признала существование связи между торговой логистикой и устойчивым развитием, уделяя в последние годы повышенное внимание комплексному рассмотрению социальных, экономических и экологических аспектов торговой логистики, как того требуют ее мандаты, сформулированные в Аккрском соглашении, Дохинском мандате<sup>5</sup> и совсем недавно в Найробийском маафикиано<sup>6</sup>. Работа ЮНКТАД в области торговой логистики, в том числе в сфере упрощения процедур перевозок и торговли, прямо и косвенно способствует решению ряда задач (см. вставку).

**Вклад работы ЮНКТАД в сфере торговой логистики в решение задач, поставленных в Целях в области устойчивого развития**

1.5 – повысить жизнестойкость малоимущих и лиц, находящихся в уязвимом положении, и уменьшить их подверженность воздействию вызванных изменением климата экстремальных явлений и других экономических, социальных и экологических потрясений и бедствий

1.a – обеспечить мобилизацию значительных ресурсов из самых разных источников, с тем чтобы предоставить развивающимся странам достаточные и предсказуемые средства для осуществления программ и стратегий по ликвидации нищеты

3.6 – вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий

3.9 – существенно сократить количество случаев смерти и заболевания в результате воздействия опасных химических веществ и загрязнения и отравления воздуха, воды и почвы

7.3 – удвоить глобальный показатель повышения энергоэффективности

8.2 – добиться повышения производительности в экономике посредством диверсификации, технической модернизации и инновационной деятельности

9.1 – развивать качественную, надежную, устойчивую и стойкую инфраструктуру

9.a – содействовать развитию экологически устойчивой и стойкой инфраструктуры в развивающихся странах

<sup>4</sup> A/RES/64/255; A/RES/70/197.

<sup>5</sup> В Аккрском соглашении подчеркивается необходимость поощрения инклюзивного роста, с тем чтобы оказать странам помощь в достижении согласованных на международном уровне целей в области развития, в том числе Целей развития тысячелетия. В Дохинском мандате подчеркивается необходимость сосредоточить усилия не только на обеспечении поступательного экономического роста, но и на расширении базы роста и придании ему более инклюзивного характера.

<sup>6</sup> Пункты 10, 11 и 12 Найробийского маафикиано (TD/519/Add.2) имеют общее отношение к упрощению процедур перевозок и торговли, а следующие подпункты – самое непосредственное: 38 j), k), p), s), x) и z); 55 b), f)–l), x), aa) и gg); 76 d), e), s) и t); и 100 d) и t).

- 9.c – расширить доступ к информационно-коммуникационным технологиям и стремиться к обеспечению всеобщего и недорогого доступа к Интернету в наименее развитых странах
- 10.a – проводить в жизнь принцип особого и дифференцированного режима для развивающихся стран в соответствии с соглашениями Всемирной торговой организации
- 10.b – поощрять выделение официальной помощи в целях развития и финансовые потоки, в том числе прямые иностранные инвестиции, в наиболее нуждающиеся государства
- 11.2 – обеспечить предоставление всем без исключения возможности пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами
- 11.6 – уменьшить негативное экологическое воздействие городов в пересчете на душу населения
- 11.b – увеличить число городов, принявших и осуществляющих комплексные стратегии и планы, направленные на устранение социальных барьеров, повышение эффективности использования ресурсов, смягчение последствий изменения климата и адаптацию к его изменению
- 13.1 – повысить сопротивляемость и способность адаптироваться к опасным климатическим явлениям и стихийным бедствиям во всех странах
- 13.2 – включить меры реагирования на изменение климата в политику, стратегии и планирование на национальном уровне
- 13.3 – улучшить просвещение, распространение информации и возможности людей и учреждений по смягчению остроты и ослаблению последствий изменения климата, адаптации к ним и раннему предупреждению
- 14.1 – обеспечить предотвращение и существенное сокращение любого загрязнения морской среды
- 14.2 – обеспечить рациональное использование и защиту морских и прибрежных экосистем с целью предотвратить значительное отрицательное воздействие
- 14.7 – повысить экономические выгоды, получаемые малыми островными развивающимися государствами и наименее развитыми странами от экологически рационального использования морских ресурсов
- 14.c – улучшить работу по сохранению и рациональному использованию океанов и их ресурсов путем соблюдения норм международного права, закрепленных в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, которая, как отмечено в пункте 158 документа «Будущее, которого мы хотим», закладывает юридическую базу для сохранения и рационального использования океанов и их ресурсов
- 16.3 – содействовать верховенству права на национальном и международном уровнях и обеспечить всем равный доступ к правосудию
- 16.5 – значительно сократить масштабы коррупции и взяточничества во всех их формах
- 16.6 – создать эффективные, подотчетные и прозрачные учреждения на всех уровнях
- 16.7 – обеспечить ответственное принятие решений репрезентативными органами на всех уровнях с участием всех слоев общества
- 16.10 – обеспечить доступ общественности к информации и защитить основные свободы
- 16.b – поощрять и проводить в жизнь недискриминационные законы и политику в интересах устойчивого развития

17.3 – мобилизовать дополнительные финансовые ресурсы из самых разных источников для развивающихся стран

17.10 – поощрять универсальную, основанную на правилах, открытую, недискриминационную и справедливую многостороннюю торговую систему в рамках Всемирной торговой организации, в том числе благодаря завершению переговоров по ее Дохинской повестке дня в области развития

17.11 – увеличить экспорт развивающихся стран

17.12 – обеспечить своевременное предоставление всем наименее развитым странам на долгосрочной основе беспопытного и неквотируемого доступа на рынки в соответствии с решениями Всемирной торговой организации

17.14 – сделать более последовательной политику по обеспечению устойчивого развития

17.17 – стимулировать и поощрять эффективное партнерство между государственными организациями, между государственным и частным секторами и между организациями гражданского общества, опираясь на опыт и стратегии использования ресурсов партнеров

*Источник: A/RES/70/1.*

6. Эти связи подчеркивают, что устойчивое развитие транспорта и упрощение процедур торговли является необходимым условием эффективного претворения в жизнь Повестки дня на период до 2030 года. Успех этой работы требует эффективного устранения проблем и препятствий, мешающих устойчивому развитию транспорта и упрощению процедур торговли, которые могут носить институциональный, правовой, финансовый, технический характер или быть сопряжены с недостатком потенциала. Проблемы многих развивающихся стран зачастую кроются в транспортных издержках, транспарентности, управлении, продолжительности грузовых транзитных перевозок и возникающих задержках, отсутствии региональных связей и сообщения между островами, доступе к рынкам, участии в соответствующих транспортных и торговых сетях, формировании потенциала на уровне учреждений-исполнителей, потребностях и пробелах в инфраструктуре, энергоэффективности, выбросе углерода и загрязнении воздуха, потребностях в финансировании, в данных и статистическом потенциале.

7. В этом контексте повышение устойчивости торговой логистики в развивающихся странах, а также контроль и отслеживание прогресса имеет ключевое значение для эффективного претворения в жизнь Повестки дня на период до 2030 года. Меры, принимаемые для упрощения процедур перевозок и торговли, должны носить устойчивый характер, и их эффективность может способствовать решению многих других задач за счет предоставления услуг торговой логистики, которые необходимы для достижения Целей, зависящих от торговли и экономического развития.

8. ЮНКТАД с ее мандатом в области торговли и развития и богатым опытом работы над вопросами торговой логистики призвана играть важную роль в содействии претворению в жизнь Повестки дня на период до 2030 года. Учитывая стимулирующую роль транспортного сектора и упрощения процедур торговли, планирование устойчивых мер по упрощению процедур перевозок и торговли в поддержку Повестки дня на период до 2030 года остается одной из приоритетных задач. Одной из первых признав связь упрощения транспортных и торговых процедур с устойчивым развитием, ЮНКТАД продолжает оказывать содействие развивающимся странам в устранении проблем и препятствий, мешающих устойчивой работе транспорта и упрощению процедур торговли.

## **II. Актуальные вопросы, касающиеся связи между упрощением процедур перевозок и торговли и Повесткой дня в области устойчивого развития на период до 2030 года**

### **A. Стабильные и устойчивые транспортные системы способствуют претворению в жизнь Повестки дня на период до 2030 года**

#### **1. Доводы в пользу стабильных и устойчивых транспортных систем**

9. Устойчивый транспорт предполагает, в частности, наличие безопасных, социально приемлемых, общедоступных, надежных, недорогостоящих, эффективных в плане расхода топлива, безопасных для окружающей среды, низкоуглеродных и устойчивых к изменению климата объектов транспортной инфраструктуры и транспортных услуг и операций. Генерируя прибыль, поступления и занятость, грузовые перевозки являются также тем стратегическим сектором экономики, который делает возможным международную торговлю, создавая условия для работы глобальных производственно-сбытовых цепочек и предоставляя доступ к рынкам путем установления связей между потребителями и производителями, импортерами и экспортерами<sup>7</sup>.

10. Поскольку объем грузовых перевозок растет параллельно росту численности населения планеты, экономики и торговых потоков, императивы устойчивости по-прежнему оказывают сильное давление на сектор. Он является одним из основных потребителей нефти и крупным источником глобальных выбросов углерода и загрязнения воздуха; на долю грузового транспорта приходится около 7% глобальных выбросов диоксида углерода<sup>8</sup>.

11. Ожидается, что по сравнению с 2010 годом связанный с торговлей объем международных грузовых перевозок к 2050 году вырастет в 4,3 раза<sup>9</sup>. В период с 2010 по 2050 год объем автомобильных и железнодорожных грузовых перевозок в мире должен увеличиться на 230–420%<sup>10</sup>. От сектора грузовых перевозок будут ожидать не только роста экономической эффективности, но и снижения потребления энергии, устойчивости, социальной инклюзивности, сохранения ресурсов и минимального негативного воздействия на окружающую среду.

12. Разработка и внедрение устойчивых систем грузоперевозок сопряжены с трудностями, в частности в развивающихся регионах, и предусматривают необходимость оказания помощи. Основными проблемами являются, в частности, отсутствие глобальных стандартов оценки устойчивости их работы, ограниченный доступ к технологиям, недостаточная глобальная координация, неадекватный и недостаточный доступ к финансированию, отсутствие инвестиций, недостатки в инфраструктуре и низкое качество ее обслуживания, а также слабость соответствующей национальной политики и нормативно-правовой базы. В некоторых случаях, например в малых островных развивающихся государствах и развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, существуют дополнительные ограничения, обусловленные размером, географическим положением,

<sup>7</sup> Взаимосвязь между международными перевозками и устойчивым развитием рассматривается также в подготовленном ЮНКТАД *Обзоре морского транспорта, 2015 год* (Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.15.II.D.6, Нью-Йорк и Женева).

<sup>8</sup> Organization for Economic Cooperation and Development and International Transport Forum, 2015, The carbon footprint of global trade: Tackling emissions from international freight transport, available at <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/cop-pdf-06.pdf>.

<sup>9</sup> Organization for Economic Cooperation and Development, International Transport Forum, 2015, *International Transport Forum Transport Outlook 2015* (Paris).

<sup>10</sup> Ibid.

небольшим объемом торговли, неуравновешенностью торговых потоков и повышенной уязвимостью к потрясениям, в том числе к экологическим.

13. Различные меры могут способствовать повышению устойчивости грузовых перевозок, в том числе меры, направленные на изменение характера производственно-сбытовой цепочки; реорганизацию транспортных структур и сетей; переход на низкоуглеродные источники энергии и технологии; совершенствование транспортных средств и технологий двигателестроения; планирование и разработку маршрутов и графиков для сокращения порожнего пробега и оптимизации операций; выбор наиболее устойчивых видов транспорта для поездок; совершенствование планирования землепользования; расширение доступа к информационно-коммуникационным технологиям; и создание согласованной нормативно-правовой базы международных перевозок.

14. Некоторые наблюдатели отмечают, что переход к устойчивому транспорту требует переориентации, а не серьезного наращивания расходов на инфраструктуру. Этого можно добиться при ежегодном объеме инвестиций в размере около 2 трлн долл. США, что соразмерно текущим расходам в 1,4–2,1 трлн долл. США, при этом, если принять во внимание все транспортные расходы, в том числе расходы на топливо, текущие затраты, расходы на транспортные средства и потери, вызванные заторами и другими внешними факторами, устойчивый транспорт может принести к 2050 году экономию в размере 70 трлн долл. США<sup>11</sup>. Кроме того, совершенствование пограничного контроля, транспортной и коммуникационной инфраструктуры может дать прибавку к глобальному валовому внутреннему продукту в размере 2,6 трлн долл. США, или 4,7%<sup>12</sup>.

15. В своей работе в области транспорта ЮНКТАД уделяет все больше внимания развитию устойчивых грузовых перевозок, в том числе надежных и устойчивых морских перевозок, портов и транспортных коридоров, смешанных перевозок и кооперационных цепочек<sup>13</sup>. Описанные в разделе II.2 настоящей записки примеры деятельности, осуществляемой в рамках всех трех основных направлений работы ЮНКТАД, демонстрируют, как устойчивость и надежность грузовых перевозок перекликается с устойчивым развитием.

## **2. Транзитные транспортные коридоры, мультимодальность и устойчивые морские перевозки: работа ЮНКТАД**

16. Работа ЮНКТАД по вопросам устойчивости грузовых перевозок тесно связана с рядом задач, поставленных в Повестке дня на период до 2030 года и касающихся, в частности, безопасности дорожного движения (3.6), сокращения загрязнения (3.9), энергоэффективности (7.3), устойчивой и прочной инфраструктуры (9.1), мобилизации ресурсов и финансирования (10.b и 17.3), доступа к устойчивым транспортным системам (11.2), устойчивых городов (11.6), смягчения последствий изменения климата (13.2 и 13.3), сокращения загрязнения морской среды, морских экосистем и рационального использования океанов (14.1, 14.2, 14.7 и 14.с) и торговли (17.10–17.12), а также с благоприятствующими их решению предпосылками – технологиями, обеспеченностью данными, финансированием и согласованностью политики.

17. Аналитическая деятельность и работа по формированию консенсуса в увязке с Целями включает в себя подготовку публикации в преддверии третьей Международной конференции по малым островным развивающимся государствам в 2014 году и содействие проведению в октябре 2015 года четвертой сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по транспорту, торго-

<sup>11</sup> High-level Advisory Group of the Secretary-General on Sustainable Transport, 2016.

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> Дополнительную информацию о работе ЮНКТАД по вопросам устойчивости грузовых перевозок и транспортных сетей и коридоров, а также о сотрудничестве с коридорами в Восточной Африке, см. пункт 19 и <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services/Transport-Networks-and-Corridors.aspx>.



вой логистике и упрощению процедур торговли, на которой основное внимание было уделено созданию устойчивых систем грузовых перевозок и возможностей для развивающихся стран<sup>14</sup>. Что касается наращивания потенциала, то были разработаны учебные материалы, посвященные задаче развития устойчивого судоходства в малых островных развивающихся государствах, и представлены результаты практических исследований, подготовленных в сотрудничестве с Южно-Тихоокеанским университетом<sup>15</sup>.

18. ЮНКТАД оказывает странам техническую помощь в укреплении их потенциала, необходимого для содействия поиску и претворения в жизнь устойчивых решений в сфере грузовых перевозок, например в рамках специального проекта, финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций, направленного на укрепление потенциала директивных органов, перевозчиков и ключевых финансовых учреждений в странах Африки к югу от Сахары и в малых островных развивающихся государствах Карибского бассейна с целью поощрения и финансирования устойчивых систем грузовых перевозок благодаря принятию продуманных мер в области транспортной политики и адекватному финансированию мероприятий и механизмов<sup>16</sup>.

19. ЮНКТАД проводит в странах-бенефициарах ряд мероприятий в целях повышения их осведомленности, углубления понимания и разработки адресных стратегий по внедрению принципов устойчивых перевозок, ориентированных как на пользователей, так и на органы регулирования или поставщиков транспортных услуг. Так, эта работа заложила основу для принятия на себя Агентством по упрощению транзитных перевозок через центральный коридор и Органом по координации транзита и транспорта в северном коридоре обязательства поощрять стратегии расширения устойчивых грузоперевозок через соответствующие коридоры в Африке. В этой связи в сотрудничестве с ЮНКТАД и Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде последний из названных органов разработал программу организации «зеленых» грузоперевозок в качестве первого элемента многосторонней долгосрочной стратегии развития устойчивых грузовых перевозок.

20. Кроме того, на четырнадцатой сессии Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию в 2016 году ЮНКТАД в сотрудничестве с Партнерством по устойчивому низкоуглеродному транспорту организовала на уровне министров «круглый стол», посвященный обсуждению темы устойчивых перевозок в контексте Повестки дня на период до 2030 года<sup>17</sup>. Участники Группы высокого уровня, в состав которой входят представители правительств, Организации Объединенных Наций, государственного и частного секторов, транспортной отрасли, научных кругов и региональных банков развития, рассмотрели концепцию устойчивости грузовых перевозок, обменялись опытом и обсудили необходимость поставить эту работу на международную основу. Состоявшаяся дискуссия помогла выявить основные препятствия для организации устойчивых грузовых перевозок, предложить решения, определить основных заинтересованных участников и игроков и определиться с ролью ЮНКТАД в содействии продвижению соответствующей работы, в том числе путем налаживания партнерских отношений с правительствами; соответствующими организациями, такими как Партнерство по устойчивому низкоуглеродному транспорту, Программой Организации Объединенных Наций по населен-

<sup>14</sup> UNCTAD, 2014, *Closing the Distance: Partnerships for Sustainable and Resilient Transport Systems in Small Island Developing States* (United Nations publication, New York and Geneva). Подробную информацию о совещании см. <http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=687>.

<sup>15</sup> UNCTAD, 2016, Training module: Sustainable sea transport solutions for small island developing States – Pacific island countries case studies, имеется на <https://unctadsftportal.org/sftftoolkit/transitioningtolowcarbonshippingmodule> (по состоянию на 8 августа 2017 года).

<sup>16</sup> См. <http://www.un.org/esa/devaccount/projects/2014/1415Q.html>.

<sup>17</sup> TD/INF.63.

ным пунктам; и другими партнерами. Участники «круглого стола» подтвердили важную руководящую и направляющую роль ЮНКТАД, которая содействует обмену передовым опытом и поощряет сотрудничество в поддержку Повестки дня на период до 2030 года.

21. Кроме того, ЮНКТАД внесла существенный вклад в подготовку Глобальной конференции по устойчивому транспорту и приняла участие в мероприятиях, в ходе которых соответствующие заинтересованные стороны имели возможность провести дискуссию, подчеркнув комплексный и межотраслевой характер темы устойчивого транспорта и обратив внимание на его многогранный вклад в достижение Целей. ЮНКТАД организовала дискуссию на тему «Мультимодальные устойчивые перевозки и возможности транзита: комбинирование железнодорожных, морских, автомобильных и воздушных перевозок», которая позволила получить полезную информацию, в том числе о том, как наилучшим образом использовать дивиденд устойчивости, присущий мультимодальным перевозкам<sup>18</sup>.

22. И наконец, ЮНКТАД внесла существенный вклад в новые руководящие принципы Всемирной таможенной организации, в которых описывается оптимальная практика транзитных перевозок.

### 3. Углеродный след сектора грузовых перевозок

23. Стремясь привлечь более пристальное внимание к важному значению грузовых перевозок для международной политики реагирования на последствия изменения климата и подчеркнуть их связь с Повесткой дня на период до 2030 года, ЮНКТАД участвовала в связанной с транспортом деятельности, осуществлявшейся в рамках двадцать второй сессии Конференции сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, которая состоялась в Марракеше, Марокко, в ноябре 2016 года. ЮНКТАД принимала участие в соответствующих параллельных мероприятиях по вопросам транспорта, энергетики, климата и устойчивости и сама организовала параллельное мероприятие, с тем чтобы заострить внимание на месте грузовых перевозок в климатической повестке дня. Кроме того, в рамках Дня транспорта, организованного Коалицией в защиту климата и чистого воздуха, ЮНКТАД провела заседание, посвященное обсуждению того, как вписать грузовые перевозки в низкоуглеродное будущее.

24. Такая деятельность помогла привлечь внимание к грузовым перевозкам и потенциалу этого сектора с целью способствовать эффективному низкоуглеродному и устойчивому развитию, а также стимулировала обсуждение практических шагов, обмен передовым опытом и поиск возможных направлений взаимодействия между разными видами транспорта и между заинтересованными сторонами из государственного и частного секторов. Все это позволило лучше понять роль директивных органов, органов регулирования и предприятий отрасли в обеспечении низкоуглеродных грузовых перевозок. Конкретным результатом стало усиление внимания к работе сектора грузовых перевозок и ее интеграция в качестве одной из тематических областей в Глобальную программу действий по борьбе с изменением климата и в Марракешское партнерство для глобальных действий по борьбе с изменением климата до 2020 года<sup>19</sup>. В целом эта работа помогла ЮНКТАД достичь поставленной задачи: привлечь более широкое внимание к сектору грузовых перевозок и усилить это важное тематическое направление, без работы на котором трудно будет добиться эффективного осуществления Парижского соглашения, которое вступило в силу в ноябре 2016 года.

<sup>18</sup> См. пункт 29 и <https://sustainabledevelopment.un.org/Global-Sustainable-Transport-Conference-2016>.

<sup>19</sup> См. [http://unfccc.int/files/paris\\_agreement/application/pdf/marrakech\\_partnership\\_for\\_global\\_climate\\_action.pdf](http://unfccc.int/files/paris_agreement/application/pdf/marrakech_partnership_for_global_climate_action.pdf).

#### 4. Морской транспорт и изменение климата

25. Устойчивый и надежный транспорт имеет ключевое значение для устойчивого развития и таким образом является одной из междисциплинарных тем, имеющих важное значение для успешного достижения ряда Целей, в том числе Цели 1, касающейся повсеместного искоренения нищеты во всех ее формах; Цели 9, касающейся создания стойкой инфраструктуры, содействия всеохватной и устойчивой индустриализации и инновациям; и Цели 13, касающейся принятия срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями.

26. Как и другие экономические сектора, сектор международных морских перевозок сталкивается с двуединой проблемой, вызванной неустойчивостью и изменением климата, а именно с необходимостью сокращать выбросы углерода и при этом адаптироваться к потенциально многообразным последствиям действия климатических факторов. Учитывая жизненно важное значение международных морских перевозок в мировой торговле, решение проблем, связанных с изменением климата, является настоятельной необходимостью.

27. С учетом того, что более 80% грузов в мировой торговле перевозятся по морю<sup>20</sup>, международный морской транспорт и порты служат чрезвычайно важным связующим звеном в глобальных производственно-сбытовых цепочках, от которого в значительной мере зависит доступ всех стран, в том числе стран, не имеющих выхода к морю, на глобальные рынки. Последствия изменения климата, в частности повышение уровня моря, экстремальные погодные явления и рост температур, могут как прямо, так и косвенно отразиться на работе портов и в целом на международной торговле и перспективах развития наиболее уязвимых стран, в том числе наименее развитых стран и малых островных развивающихся государств.

28. Смягчение последствий изменения климата является частью текущей деятельности ЮНКТАД в области торговой логистики, и ЮНКТАД прилагает серьезные усилия к тому, чтобы содействовать улучшению понимания связи между морским транспортом и возможностями сглаживать последствия изменения климата. Например, в рамках своего ежегодного *Обзора морского транспорта* ЮНКТАД регулярно следит за изменениями, происходящими под эгидой Международной морской организации, которые касаются технических аспектов и безопасности судоходства, а также предотвращения загрязнения морской среды судами, в том числе сокращения выбросов парниковых газов в международных перевозках. Особое внимание уделяется последствиям изменения климата и связанным с ними мерам адаптации для морских портов и других объектов прибрежной транспортной инфраструктуры, а также необходимости повышения их устойчивости перед лицом этих изменений<sup>21</sup>. Деятельность ЮНКТАД, которая пользуется мощной поддержкой со стороны государств-членов, вносит непосредственный вклад в решение ряда задач в рамках Повестки дня на период до 2030 года, а также в осуществление Аддис-Абебской программы действий, Программы действий по ускоренному развитию малых островных развивающихся государств и Парижского соглашения.

29. С учетом возможного ущерба, вызванного изменением климата, а также сбоями и задержками, возникающими в процессе транспортировки грузов в рамках тесно взаимосвязанных глобальных производственно-сбытовых цепочек, снижение уязвимости морских портов и других прибрежных объектов транспортной инфраструктуры имеет стратегически важное экономическое значение. Это значение признается в пунктах 7, 16 и 20 сделанного в Ашхабаде заявления. На Глобальной конференции по устойчивому транспорту ЮНКТАД выступила одним из организаторов и участников тематического обсуждения вариантов

<sup>20</sup> ЮНКТАД, 2016 год, *Обзор морского транспорта, 2016 год* (Организация Объединенных Наций, в продаже под № R.16.II.D.7, Нью-Йорк и Женева).

<sup>21</sup> См. <http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal/Climate-Change-and-Maritime-Transport.aspx>.

развития устойчивого транспорта в ответ на климатический кризис, которое прошло в рамках дискуссионной группы высокого уровня.

30. Исследовательская и аналитическая работа ЮНКТАД в этой области, а также соответствующая деятельность по формированию консенсуса, в том числе в ходе целого ряда межправительственных совещаний, сыграли важную роль в осознании стоящих проблем и активизации международных дискуссий. Межучрежденческое сотрудничество и создание междисциплинарной сети экспертов по данной теме способствуют формированию синергических связей. Что касается исследований и анализа, то *Доклад о морских перевозках и проблеме изменения климата*, в работе над которым приняли участие 25 экспертов из международных организаций, научных кругов, сектора морских перевозок и портовых предприятий, содержит подробную информацию о целом ряде возможных последствий изменения климата для этого ключевого сектора международной торговли<sup>22</sup>. Помимо этого, еще один междисциплинарный документ был опубликован в 2013 году<sup>23</sup>.

31. Текущая работа в интересах малых островных развивающихся государств включает в себя проект, осуществляемый в 2014–2017 годах по линии Счета развития Организации Объединенных Наций и получивший название «Последствия изменения климата для прибрежной транспортной инфраструктуры в Карибском бассейне: укрепление адаптивной способности малых островных развивающихся государств». Этот проект, предусматривающий проведение практического исследования в двух государствах – Ямайке и Сент-Люсии, – направлен на углубление знаний и понимания проблем на национальном уровне, а также на разработку универсально применимой методологии оценки климатических воздействий и вариантов адаптации к изменению климата в малых островных развивающихся государствах<sup>24</sup>.

32. В рамках своей деятельности ЮНКТАД сотрудничает с другими международными организациями, в том числе с Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций; Группа экспертов по последствиям изменения климата для транспортных сетей и узлов и адаптации к ним была учреждена по итогам совместного рабочего совещания ЮНКТАД и Комиссии в 2010 году, а в 2015 году ее мандат был продлен<sup>25</sup>. К числу других инициатив, осуществляемых совместно с межправительственными и неправительственными организациями, относятся работа под эгидой технической рабочей группы в поддержку созданной Генеральным секретарем Консультативной группы высокого уровня по устойчивому транспорту и механизма межучрежденческой координации по вопросам океанов и прибрежных районов (ООН-океаны), цель которого состоит в том, чтобы усилить координацию и слаженность тех мероприятий системы Организации Объединенных Наций, которые имеют отношение к океанам и прибрежным районам<sup>26</sup>. Кроме того, ЮНКТАД вносит вклад в работу, проводимую под эгидой Средиземноморского плана действий по созданию региональных рамок для адаптации к изменению климата в морских и прибрежных районах<sup>27</sup>, который был разработан Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде, а также в отраслевые инициативы, связанные, например, с разработкой руководящих принципов для адаптации к

<sup>22</sup> R Asariotis and H Benamara, eds., 2012, *Maritime Transport and the Climate Change Challenge* (Routledge, London).

<sup>23</sup> AH Becker, M Acciaro, R Asariotis, E Cabrera, L Cretegnny, P Crist, M Esteban, A Mather, S Messner, S Naruse, AKY Ng, S Rahmstorf, M Savonis, D-W Song, V Stenek and AF Velegrakakis, 2013, A note on climate change adaptation for seaports: A challenge for global ports, a challenge for global society, *Climatic Change*, 120(4):683–695.

<sup>24</sup> Краткий обзор практического исследования см. High-level Advisory Group of the Secretary-General on Sustainable Transport, 2016, page 27.

<sup>25</sup> См. [http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5\\_ge3\\_intro.html](http://www.unece.org/trans/main/wp5/wp5_ge3_intro.html).

<sup>26</sup> См. <http://www.unoceans.org/>.

<sup>27</sup> Одобрены в 2016 году на девятнадцатом совещании договаривающихся сторон Конвенции о защите морской среды и прибрежной зоны Средиземного моря.

изменению климата Рабочей группой по адаптации к последствиям изменения климата морских и внутренних портов и навигационной инфраструктуры, которая была создана в 2015 году неправительственной организацией «Всемирная ассоциация инфраструктуры водного транспорта».

## 5. Сохранение и рациональное использование океанов

33. Цель 14, в которой речь идет о сохранении и рациональном использовании океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития, имеет особое отношение к морским перевозкам, борьбе с загрязнением с судов и рациональному использованию прибрежных зон. Задача 14.с носит междисциплинарный характер и играет важную роль, содействуя решению других задач, поставленных в рамках этой Цели, поскольку законодательные и подзаконные акты являются ключевыми инструментами эффективного осуществления целей государственной политики, о чем свидетельствует, например, успешное осуществление в ходе последних десятилетий международных конвенций, касающихся предотвращения загрязнения с судов, мер реагирования, ответственности и компенсации за значительное сокращение числа случаев крупного загрязнения и содействие безопасности судов.

34. Формулировка задачи 14.с является довольно широкой и всеобъемлющей. С учетом ее общей направленности в контексте Цели 14, комплексного характера Целей и задач, а также того факта, что во многих отношениях Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву представляет собой рамочную конвенцию, для осуществления которой требуется серьезное имплементирующее законодательство, ссылку на Конвенцию следует толковать в широком смысле, как охватывающую широкий круг международно-правовых документов, касающихся охраны окружающей среды и социально, экономически и экологически устойчивого использования мирового океана и его ресурсов.

35. Эта задача имеет особое значение для работы ЮНКТАД над нормативно-правовыми аспектами перевозок. Она может охватывать целый ряд международных конвенций, связанных главным образом с коммерческим морским правом, которые были приняты на конференциях, проходивших при содействии ЮНКТАД, а также широкий круг международно-правовых документов в области безопасности судов и борьбы с загрязнением морской среды, принятых под эгидой Международной морской организации, некоторые из которых стали предметом аналитических исследований и докладов ЮНКТАД<sup>28</sup>. Эти конвенции, определяемые в широком смысле по тематической области, охватывают вопросы, связанные с экономическими аспектами морских перевозок, ответственностью за перевозку грузов по морю и смешанным транспортом, а также с обеспечением удовлетворения морских требований.

## 6. Нормативные подходы к повышению безопасности дорожного движения в поддержку достижения Целей в области устойчивого развития

36. Ежегодно на дорогах гибнет более 1,25 млн человек, в 90% случаев в странах с низким и средним уровнем дохода. В Повестке дня на период до 2030 года признается важность этой проблемы и делаются попытки решать

<sup>28</sup> Анализ Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью и Международной конвенции о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью см. UNCTAD, 2012, *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers* (United Nations publication, New York and Geneva). Задачу 14.с следует понимать как охватывающую инструменты в сфере рыболовства, судоходства, добычи полезных ископаемых на морском дне, трудовых отношений, загрязнения, состояния морской среды и сохранения морского биоразнообразия на международном и региональном уровнях; информацию о некоторых наборах не имеющих обязательной силы норм и стандартов, которые внесли свой вклад в разработку и согласование правовых основ международных коммерческих морских перевозок, см. <http://unctad.org/ttl/legal>.

сложную задачу обеспечения безопасного дорожного движения на основе международного и регионального сотрудничества между широким кругом заинтересованных сторон, в частности в контексте задач 3.6 и 11.2.

37. В рамках своей текущей исследовательской работы ЮНКТАД старается углубить понимание заинтересованными сторонами и директивными органами в развивающихся странах важности эффективного применения соответствующих законов и правовых документов, которые могут сыграть важнейшую роль в успешном выполнении задач, связанных с безопасностью дорожного движения, в том числе целого ряда международно-правовых документов, направленных на упрощение международных автомобильных перевозок за счет унификации правил дорожного движения, документации, знаков и сигналов; согласования конструктивных стандартов и правил технического осмотра транспортных средств; улучшения дорожной инфраструктуры; регламентации времени нахождения в пути и отдыха профессиональных водителей; и обеспечения безопасной перевозки опасных грузов и опасных материалов. Их применение будет способствовать повышению безопасности движения, поведения участников дорожного движения, дорог и транспортных средств.

38. С учетом срочности и деликатности этого вопроса ЮНКТАД рекомендует развивающимся странам присоединиться к этим международно-правовым документам. Кроме того, развивающиеся страны в сотрудничестве с партнерами по процессу развития должны учитывать требования безопасности дорожного движения и выполнять их в процессе работы над соответствующими Целями и задачами, в частности над задачей 3.6, в своих нормативно-правовых и политических рамочных документах, в том числе в процессе планирования и осуществления инфраструктурных проектов.

## **В. Упрощение процедур торговли, автоматизация таможенных операций и Цели в области устойчивого развития: транспарентность на службе развития**

### **1. Упрощение процедур торговли и развитие**

39. Национальные реформы, направленные на упрощение процедур торговли, позволяют повысить конкурентоспособность торговли и эффективность работы пограничных органов. Кроме того, они могут прямо способствовать достижению целей в области развития, таких как укрепление системы управления и перевод неформального сектора в сферу официальной экономики. Связь между упрощением процедур торговли и развитием носит динамичный характер. Страны, имеющие более широкие возможности, более высокий объем торговли и больше финансовых ресурсов, могут тратить больше средств на реформы, ускоряющие и облегчающие торговлю и делающие ее более прозрачной, а те развивающиеся страны, которые инвестируют в программы модернизации таможенных органов и торговых процедур, могут получать отдачу в форме увеличения торговли, сбора налогов и развития институтов. Существует несколько потенциальных благотворных циклов. Помимо прямого влияния на торговлю, ускоряющего, облегчающего и удешевляющего ее, реформы в сфере упрощения процедур торговли также являются позитивным шагом в направлении развития человеческого капитала, предпринимательства и институтов. Они помогают мелким торговцам, зачастую женщинам, перейти в формальный сектор экономической деятельности, повышают транспарентность хозяйственной деятельности и делают ее более ответственной, стимулируют эффективное управление, создают более качественные рабочие места, укрепляют потенциал в сфере информационных технологий и ведут к модернизации общественной жизни как

таковой, принося суммарные выгоды, связанные с эффективностью административного аппарата<sup>29</sup>.

40. Заключенное в рамках Всемирной торговой организации Соглашение об упрощении процедур торговли, которое вступило в силу в феврале 2017 года, содержит положения, касающиеся международной трансграничной торговли, транзита, импорта и экспорта. Соглашение направлено на расширение потенциала международной торговли, отвечая интересам развивающихся стран, в частности наименее развитых среди них. Упрощение процедур торговли по сути стимулирует устойчивое развитие; по оценкам, осуществление Соглашения позволит развивающимся и наименее развитым странам сократить торговые издержки в среднем примерно на 15%<sup>30</sup> и тем самым существенно увеличить экспортные поступления, что, в свою очередь, приведет к улучшению их экономического положения.

41. В Соглашении приводится ряд подробных примеров передовой практики, которая является частично обязательной, а частично рекомендуемой. Речь идет о статьях 1–5, посвященных транспарентности, статьях 6–10, касающихся платежей и сборов, статье 11, в которой говорится о свободе транзита, и статье 12, посвященной таможенному сотрудничеству. Статьи 1–5 предусматривают важные меры, направленные на повышение транспарентности в международной торговле. Их осуществление может принести значительные выгоды и с точки зрения общей административной эффективности. Международные стандарты в области торговли и транспорта могут способствовать передаче передового опыта и технологий в развивающиеся страны, что станет непосредственным вкладом в развитие, поскольку это поможет укрепить механизмы электронного управления, улучшить связь различных информационных технологий и оптимизировать процессы с целью экономии времени и средств.

42. Осуществление Соглашения в полном объеме должно коренным образом изменить административную культуру стран применительно к процедурам международной торговли, в том числе благодаря повышению транспарентности и эффективности управления. Что касается опубликования данных и обеспечения транспарентности, то проведение некоторых реформ в развивающихся и наименее развитых странах может потребовать ведения бизнеса по-новому. Эти реформы, которые нередко связаны с информационными технологиями и «умными» системами, могут дать толчок формированию новых методов работы в государственных органах по мере их адаптации к работе с легкодоступной информацией. Необходимы также новые навыки, знания и образ мышления. Функции государства из контрольных должны трансформироваться в функции надзора и регулирования; свои возможности доступа к самой разной информации и эффективную управленческую практику ему следует направить на обеспечение соблюдения требований, например, путем применения стандартов безопасности и охраны труда, а также обеспечения прозрачности и недопущения перекосов в работе торговых и транспортных рынках. Это, в свою очередь, будет способствовать достижению Целей в области развития, и многие из мер, предусмотренных в Соглашении, имеют прямую связь с Целями.

43. Ниже подробно рассматриваются некоторые статьи Соглашения:

а) Статья 1: соблюдение этого положения, касающегося опубликования и доступа к информации, помогает обеспечивать, среди прочего, более прозрачные и предсказуемые условия торговли, налаживать партнерские отношения между заинтересованными сторонами и расширять контакты между участниками торговли и государственными учреждениями и частным сектором путем

<sup>29</sup> Подробный анализ взаимосвязей между упрощением процедур торговли и развитием, см. UNCTAD, 2016, *Trade Facilitation and Development: Driving Trade Competitiveness, Border Agency Effectiveness and Strengthened Governance* (United Nations publication, Geneva).

<sup>30</sup> World Trade Organization, 2015, *World Trade Report 2015: Speeding up Trade – Benefits and Challenges of Implementing the Trade Facilitation Agreement* (Geneva).

улучшения доступа к Интернету и соответствующей инфраструктуре информационно-коммуникационных технологий. В частности, соблюдение требований статьи 1.2 (Информация, доступная в сети Интернет) содействует выполнению задач 9.с и 16.10.

b) Статья 2: соблюдение этого положения, касающегося возможности комментировать новые законы и нормы регулирования до их вступления в силу, а также проводить консультации с пограничными органами и участниками торговли, способствует укреплению доверия к государственной администрации, повышению прозрачности и совершенствованию управления. Соблюдение требований этой статьи содействует выполнению задач 16.7 и 16.b.

c) Статья 3: соблюдение этого положения, касающегося принятия предварительных решений, способствует созданию более транспарентной и надежной международной торговой системы, участию в ней развивающихся и наименее развитых стран, а также наращиванию потенциала для более эффективного ведения переговоров в многостороннем контексте, укреплению международного сотрудничества в интересах обеспечения более тесной интеграции и обогащению повестки дня, касающейся помощи в интересах торговли. Соблюдение требований этой статьи содействует выполнению задач 17.10 и 17.14.

d) Статья 4: соблюдение этого положения, касающегося процедур апелляции или пересмотра, помогает созданию эффективных, подотчетных и транспарентных национальных учреждений и укреплению доверия к многосторонней торговой системе. Четкие и транспарентные процедуры апелляции должны быть доступны всем участникам торговли, как большим, так и малым. Соблюдение требований этой статьи содействует выполнению задачи 16.3.

e) Статья 5: соблюдение этого положения в отношении прочих мер повышения беспристрастности, недискриминации и транспарентности способствует формированию прочных национальных институтов, укреплению координации, повышению согласованности политики и эффективному управлению, помогая тем самым снижать масштабы коррупции и поощрять участие частного сектора. Соблюдение требований этой статьи содействует выполнению задачи 16.5, будучи связано со статьей 1 и с выполнением задачи 9.с.

f) Статья 23.2: соблюдение этого положения, касающегося создания национального комитета по упрощению процедур торговли, позволяет всем государственным и частным заинтересованным сторонам проводить регулярные встречи для обмена информацией и совместного продвижения вперед в деле осуществления повестки дня упрощения процедур торговли на национальном уровне. Государственно-частные партнерства по процедурам международной торговли имеют важное значение для налаживания доверительных связей и сотрудничества. Соблюдение требований этой статьи связано с Целью 17, касающейся активизации работы в рамках Глобального партнерства в интересах устойчивого развития.

## 2. Поддержка развития человеческого и институционального потенциала

44. ЮНКТАД оказывает развивающимся и наименее развитым странам техническую помощь и содействие в укреплении потенциала, с тем чтобы они могли проводить реформы в сфере торговли, в том числе осуществлять Соглашение об упрощении процедур торговли, обеспечивать транспарентность международных торговых процедур и эффективно управлять ими. В рамках своей программы расширения возможностей национальных комитетов по упрощению процедур торговли ЮНКТАД оказывает развивающимся и наименее развитым странам помощь в создании государственно-частных партнерских механизмов по упрощению процедур и в подготовке их участников<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> См. <http://unctad.org/tfc>.



45. ЮНКТАД разработала электронный инструмент регулирования, помогающий правительствам разрабатывать полностью прозрачные правила и процедуры, а также заниматься поощрением бизнеса, торговли и инвестиций. Торговый портал модуля электронного регулирования, который может использоваться в качестве отдельного электронного портала и конфигурироваться с учетом конкретных потребностей той или иной страны, помогает повышать прозрачность и эффективность работы государственных служб и повышать качество управления<sup>32</sup>.

46. Автоматизированная система обработки таможенных данных представляет собой компьютеризованную систему управления работой таможи, которая использует международные коды и стандарты, разработанные Организацией Объединенных Наций, Международной организацией по стандартизации и Всемирной таможенной организацией<sup>33</sup>. Система может конфигурироваться с учетом особенностей отдельных таможенных режимов и национальных тарифов и законодательства, обеспечивая как эффективность, так и транспарентность работы таможенных органов, участников торговли и других органов государственного управления, связанных с этой системой. Кроме того, она генерирует торговые данные, которые могут использоваться для экономического статистического анализа. Внедрение системы помогает, в частности, достижению Цели 8 (содействие экономическому росту, занятости и достойной работе для всех), Цели 9 и Цели 17. Ориентированные на развитие меры политики поощряются и продвигаются в таможенных органах через автоматизацию таможенных процедур и механизмов контроля, а автоматизация расчета таможенных сборов и пошлин и сбор соответствующих данных способствуют экономическому росту (Цели 8 и 17). Эта система увязывает современные передовые технологии с доказавшим свою ценность местным опытом, обеспечивая оказание эффективной и адресной помощи странам и способствуя совершенствованию инфраструктуры информационно-коммуникационных технологий, в частности в Африке и в наименее развитых странах (Цель 9). Кроме того, в рамках программы для делегаций от таможенных органов организуются ознакомительные поездки, помогающие ознакомиться с опытом внедрения новых технологий и/или инфраструктуры в других регионах и тем самым способствующие укреплению международного и регионального сотрудничества по линии Север–Юг и Юг–Юг (Цель 17). Укреплению потенциала способствует также организация технических и функциональных учебных мероприятий и, применительно к ориентированному на развитие партнерских связей с организациями, учреждениями и торговыми ассоциациями (Цель 17), в рамках программы были подписаны меморандумы о взаимопонимании и соглашения о сотрудничестве с другими международными и региональными организациями, такими как Общий рынок стран восточной и южной частей Африки, Конвенция о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения, Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный торговый центр, Управление Организации Объединенных Наций по координации гуманитарных вопросов, Всемирный почтовый союз и Всемирная таможенная организация.

### III. Дальнейшие действия

47. От торговой логистики во многом зависит достижение ряда Целей в области устойчивого развития, и ее стимулирующий потенциал необходимо эффективно использовать в интересах реального претворения в жизнь Повестки дня на период до 2030 года. Для устранения препятствий на пути устойчивого развития транспорта и упрощения процедур торговли, а также для обеспечения того, чтобы международное сообщество переходило от слов к действиям, требуется задействовать соответствующие практические средства, о которых гово-

<sup>32</sup> См. <http://tradeportal.eregulations.org>.

<sup>33</sup> См. <http://asycuda.org>.

рится, в частности, в Цели 17. Необходимо продолжать работу по популяризации связи между упрощением процедур перевозок и торговли и императивом устойчивости, а также привлекать к этой работе, в частности к определению первоочередных задач, соответствующие заинтересованные стороны. Не менее важное значение имеют также расширение возможностей и укрепление потенциала соответствующих учреждений, обеспечение согласованности и координации политики и создание надлежащей, унифицированной и современной нормативно-правовой основы упрощения процедур перевозок и торговли. Кроме того, следует продолжать и поощрять использование местных инициатив, четкий контроль и обмен информацией об оптимальной практике, согласование показателей эффективности работы и укрепление статистического потенциала, особенно в развивающихся регионах.

48. Невозможно переоценить важную роль укрепления сотрудничества на всех уровнях и между всеми соответствующими заинтересованными сторонами, в том числе в ключевых приоритетных областях, таких как сбор и распространение данных, разработка политических и нормативных рамок, принятие единообразных требований к инфраструктуре, таможенным процедурам, документации, научным исследованиям и инвестициям. В этой связи сотрудничество между Международным союзом автомобильного транспорта и «Глобальным договором» Организации Объединенных Наций в рамках Глобального партнерства по вопросам устойчивого транспорта является хорошим примером новаторских и перспективных механизмов сотрудничества в поддержку Повестки дня на период до 2030 года и ее осуществления. Кроме того, в рамках Глобального альянса за упрощение процедур торговли правительства и деловые круги объединили свои усилия и сосредоточились на внедрении процедур, позволяющих упростить торговые операции, которые предусмотрены в Соглашении об упрощении процедур торговли. Важное значение имеет также сотрудничество с научными кругами, в том числе дальнейшие исследования по вопросу о связи между упрощением процедур перевозок и торговли и Целями в области устойчивого развития.

49. Существенное значение имеет мобилизация финансовых ресурсов, в том числе из новых источников. В этой связи следует отметить приверженность повышению устойчивости перевозок восьми многосторонних банков развития, которые планируют в 2012–2022 годах выделить на совершенствование транспорта в развивающихся странах кредиты и субсидии на сумму свыше 175 млрд долл. США. По данным общей системы отчетности, эти учреждения выделили на финансирование проектов устойчивого развития транспорта около 23 млрд долл. США в 2015 году в дополнение к 20 млрд долл. США в 2012 году, 25 млрд долл. США в 2013 году и 20 млрд долл. США в 2014 году<sup>34</sup>.

50. ЮНКТАД продолжает оказывать поддержку развивающимся странам в подготовке, планировании и реализации мер, направленных на создание устойчивой и надежной системы грузовых перевозок и упрощение процедур торговли, а также вносит вклад в эффективное осуществление ими Повестки дня на период до 2030 года, в том числе выявляя существенные связи, прямые и косвенные, с Целями. Кроме того, ЮНКТАД продолжает проводить работу по вопросам законодательства и политики в области морских перевозок в соответствии с закрепленным в Найробийском маафикиано (подпункты 55 k) и l)) расширенным мандатом, предусматривающим содействие созданию устойчивой и надежной транспортной системы в целях содействия претворению в жизнь Повестки дня на период до 2030 года, в частности достижению Цели 14, а также осуществлению Аддис-Абебской программы действий и других международных соглашений, таких как Программа действий по ускоренному развитию малых островных развивающихся государств и Парижское соглашение.

<sup>34</sup> MDB [Multilateral Development Bank] Working Group on Sustainable Transport, 2017, Progress Report (2015–2016) of the MDB [Multilateral Development Bank] Working Group on Sustainable Transport, имеется на <https://www.adb.org/documents/progress-report-2015-2016-mdb-wg-sustainable-transport> (по состоянию на 8 августа 2017 года).

51. Директивные органы могут обратить внимание на то, что осуществление многих мер по упрощению процедур торговли может стать эффективным инструментом решения конкретных задач, поставленных в Повестке дня на период до 2030 года. Закрепленные в Соглашении об упрощении процедур торговли обязательства и предусмотренная в нем международная финансовая и техническая поддержка дают возможность проводить реформы, которые делают экономическую деятельность более транспарентной и помогают мелким торговцам переходить в формальный сектор.

52. Участники пятой сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов, возможно, пожелает рассмотреть следующие вопросы:

a) нынешнее состояние дел в плане устойчивости транспортного сектора и упрощения процедур торговли в свете Повестки дня на период до 2030 года, в том числе возможности, препятствия и проблемы;

b) соответствующий опыт и меры/методы работы, в том числе правил и частного сектора, отражающие стремление к созданию устойчивых транспортных систем и упрощению процедур торговли;

c) передовая практика, успешный опыт и возможности, связанные с более широким распространением и возможным копированием устойчивых схем грузовых перевозок и упрощенных торговых процедур в развивающихся странах;

d) благоприятные факторы, в том числе в сфере финансирования, укрепления потенциала, технологий, исследований и сотрудничества, которые требуют дальнейшего стимулирования и расширения;

e) роль ЮНКТАД в оказании развивающимся странам помощи в создании устойчивых и надежных транспортных систем и упрощении процедур торговли в поддержку Повестки дня на период до 2030 года.

---