



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

Distr.: General
2 December 2020
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
Восьмая сессия
Женева, 27–28 октября 2020 года

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

проходившей во Дворце Наций в Женеве 27–28 октября 2020 года



Содержание

	<i>Стр.</i>
Введение	3
I. Резюме, подготовленное Председателем	3
А. Первое пленарное заседание сессии	3
В. Адаптация морских портов к изменению климата в поддержку Повестки дня области устойчивого развития на период до 2030 года	4
II. Организационные вопросы	18
А. Выборы должностных лиц	18
В. Утверждение повестки дня и организация работы	18
С. Утверждение доклада о работе совещания	18
Приложение	
Участники	19

Введение

Восьмая сессия рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли была проведена 27–28 октября 2020 года в виртуальном формате. Центральное место в дискуссиях заняла тема адаптации морских портов к изменению климата в поддержку Повестки дня для в области устойчивого развития на период до 2030 года.

I. Резюме, подготовленное Председателем

A. Первое пленарное заседание сессии

1. Восьмую сессию рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли открыл руководитель Сектора торговой логистики ЮНКТАД. В своем вступительном слове он отметил, что пандемия коронавирусной инфекции (COVID-19) напомнила всем об уязвимости глобальной торговой системы и о необходимости прислушиваться к мнению науки, чтобы подготовиться к будущим вызовам. Он заявил, что основной проблемой на пути создания устойчивых цепочек оказания услуг морских перевозок будущего является проблема изменения климата, требующая принятия мер как по предотвращению такого изменения, так по адаптации в нему. С адаптацией морских портов к изменению климата связаны два важных межсекторальных вопроса: цифровизация и обезуглероживание сектора морских перевозок. Для того чтобы поспевать за развитием событий в этих двух областях, наиболее уязвимым странам, в частности малым островным развивающимся государствам и наименее развитым странам, необходимо иметь доступ к потенциальному финансированию и получить всю необходимую техническую и финансовую поддержку. В этом контексте большим спросом пользуются программы ЮНКТАД по содействию упрощению процедур перевозок и торговли, такие как Автоматизированная система обработки таможенных данных и программы, связанные с управлением работой портов, порталами торговой информации, системами «единого окна», оценкой электронной торговли, отслеживанием транзитных грузов и, в целом, с процессом цифровизации. Цифровые решения не только упростили судоходство, но и снизили риски для морских портов и их работников, а также для общества в целом. Цифровизация также имеет важное значение для адаптации к изменению климата, в частности для эффективной оценки рисков и планирования, а также для генерирования и распространения данных и информации, подготовленных с учетом конкретных потребностей. В заключение он обратил внимание на презентацию 12 ноября 2020 года пятьдесят второго выпуска ведущей публикации ЮНКТАД «Обзор морского транспорта» и обратил внимание на поднимаемую в нем тему наследия, которая вышла на первый план в связи с пандемией и которая также связана с темой текущей сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов, а именно с острой необходимостью в принятии системных и скоординированных политических ответных мер на глобальном уровне.

2. Руководитель Секции политики и законодательства Сектора торговой логистики ЮНКТАД рассказала о предыстории и контексте темы, вынесенной на рассмотрение участников сессии. Она отметила, что, поскольку свыше 80 % мировой товарной торговли по объему и 70 % по стоимости перевозится морем, от порта к порту, судоходство и порты являются ключевыми звеньями в сети тесно связанных международных цепочек создания стоимости. Фактор устойчивости транспортной инфраструктуры, в том числе морских портов, в условиях изменения климата актуален для достижения прогресса в реализации целого ряда Целей устойчивого развития и соответствующих задач, в том числе Целей 9 и 13 и задачи 1.5, а также для осуществления мер в поддержку Цели 14. Изменение климата и экстремальные погодные явления, по всей видимости, будут оказывать прямое и косвенное воздействие на инфраструктуру, работу и услуги морского транспорта, что чревато широкомасштабными экономическими издержками и последствиями для торговли, в том числе для перспектив устойчивого развития наиболее уязвимых стран, таких как

малые островные развивающиеся государства и наименее развитые страны. Поэтому повышение устойчивости в условиях изменения климата и адаптация портов и другой ключевой транспортной инфраструктуры имеют стратегическое экономическое значение. Работа ЮНКТАД в этом направлении с 2008 года включала ряд совещаний экспертов, проектов технического сотрудничества, исследований и докладов, а также материалы экспертных обзоров. В заключение она подчеркнула настоятельную необходимость активизации политических усилий для повышения устойчивости морских портов в условиях изменения климата и отметила, что рассчитанное на несколько лет совещание экспертов служит важным дискуссионным форумом, который мог бы помочь в подготовке важных предстоящих межправительственных совещаний и процессов.

В. Адаптация морских портов к изменению климата в поддержку Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года

(Пункт 3 повестки дня)

Уяснение проблемы

3. Первая дискуссия в формате группы экспертов была посвящена уяснению проблемы, что должно было послужить основой дальнейшего обсуждения. В составе дискуссионной группы в обсуждении приняли участие следующие эксперты: руководитель Секции политики и законодательства Сектора торговой логистики ЮНКТАД и директор Отдела адаптации секретариата Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата.

4. Первый эксперт подробно остановилась на угрозе и последствиях неустойчивости и изменения климата для морских портов, которые зависят от меняющегося характера неблагоприятных климатических явлений, уязвимости портовой инфраструктуры и операций для таких явлений, а также от степени этой уязвимости, которая в свою очередь зависит от способности эффективно принимать меры реагирования. Поэтому для эффективной оценки рисков и принятия мер адаптации необходимо учесть влияние всех этих факторов на работу порта. Эксперт представила последние прогнозы периодов экстремальной жары, уровня моря и водостока, влияющих на работу морских портов, которые указывают на рост рисков. Адаптация морских портов к последствиям изменения климата срочно необходима и сопряжена со серьезными проблемами, в том числе с техническими трудностями и проблемами потенциала, касающимися финансирования, руководства и управления, политики и законодательства. Для эффективного решения таких проблем требуются согласованные совместные действия всех заинтересованных сторон, включая государство, промышленность, гражданское общество, научное сообщество и академические круги. Эксперт отметила, что результаты обследования портовой отрасли, проведенного ЮНКТАД для того, чтобы помочь лучше понять влияние погодных условий и изменения климата на работу портов, указывают на существенные пробелы в информации, имеющейся у портов всех размеров в самых разных регионах, что чревато последствиями для эффективной оценки климатических рисков и адаптации к ним. Уроки, извлеченные за последнее десятилетие, свидетельствуют о том, что эффективная адаптация и снижение уязвимости морских портов требуют оценки рисков на основе самых современных научных знаний и данных, а также инновационных мер адаптации, включая меры регулирования, управленческие и технические меры. Важнейшее значение имеет заблаговременное планирование (срока службы оборудования), использование системного подхода и учет соображений, связанных с изменением климата, при планировании и эксплуатации транспортной инфраструктуры, а также включение экосистемных подходов к адаптации в любые будущие стратегии. Наконец, важное значение имеет также обеспечение финансирования оценок технических рисков и уязвимости для использования их результатов в процессе разработки политики, планов и практических мер; наращивание кадрового потенциала на местном уровне и обеспечение более широкого доступа к финансированию деятельности, связанной с изменением климата; учет

соответствующих соображений в национальных планах адаптации и в определяемых на национальном уровне вкладах; а также разработка прочных правовых, регулятивных и политических механизмов поддержки эффективных адаптационных стратегий, а также стандартов, руководящих указаний и методологических инструментов.

5. Второй участник дискуссионной группы высоко оценил подготовленную ЮНКТАД справочную записку, в которой хорошо описывается нынешнее состояние знаний по проблематике воздействия, уязвимости и адаптации в контексте морских портов. С точки зрения институциональной структуры и систем поддержки Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, тема морских портов, как правило, рассматривается как сквозная, которая зачастую размывается в рамках других приоритетных тем, таких как продовольственная безопасность, туризм, экстремальные явления и миграция. Уникальная роль морских портов, от которых зачастую критически зависит возможность получения помощи и выживания после гидрометеорологических бедствий, означает, что необходимо по-новому взглянуть на то, каким образом вопросы воздействия, уязвимости и адаптации получают отражение в соответствующих механизмах Конвенции, в частности в национальных планах адаптации, которые призваны стать инструментом определения приоритетности и международной поддержки среднесрочных и долгосрочных усилий в области адаптации. Такие планы, финансируемые в утвержденном порядке по линии Зеленого климатического фонда, открывают хорошие возможности для оказания конкретной среднесрочной и долгосрочной поддержки. Эксперт отметил, что в средствах на цели планирования адаптации и в инструментах поддержки адаптации в целом нет недостатка. Кроме того, в рамках Варшавского международного механизма по потерям и ущербу в результате воздействия изменения климата, созданного в контексте Конвенции, ведется работа по изучению различных способов реагирования на последствия, которые не были предусмотрены во время планирования. Сложилась следующие хорошие предпосылки для ускорения деятельности: а) изменение под влиянием науки устоявшейся парадигмы в направлении более широкого осознания необходимости быстрой трансформации социально-экономических систем, без которой возможны серьезные негативные последствия для процветания и роста, подтверждением чему служат как вышедший в 2018 году специальный доклад Межправительственной группы Организации Объединенных Наций по изменению климата о последствиях повышения глобальной температуры на 1,5 °C по сравнению с доиндустриальным уровнем, так и доклад «Глобальная перспектива в области биоразнообразия», подготовленный в рамках Конвенции о биологическом разнообразии; б) разработка в большей степени нацеленных на перспективу подходов к адаптации, учитывающих требования жизнестойкости и концепцию «работать на будущее»; в) наличие передовых технологий, таких как искусственный интеллект, большие данные, спутники, автономные системы и беспилотные летательные аппараты; а также г) «окно возможностей» для увеличения в предстоящем десятилетии объема инвестиций в восстановление и модернизацию инфраструктуры, в том числе инфраструктуры морских портов, на устойчивой основе. В заключение эксперт подчеркнул важное значение налаживания межучрежденческого сотрудничества и создания сообщества специалистов-практиков и интеллектуалов, чем занималась ЮНКТАД в последнее десятилетие, в качестве важного первого шага на пути к созданию нового, общего набора данных и инструментов, которые помогут странам в оценке факторов уязвимости, а также в разработке и планировании мер по адаптации в будущем.

6. В ходе последовавшей дискуссии один из экспертов отметил необходимость более широкого осознания того, что изменение климата создает риски не только для экологии, но и для бизнеса, и что частному сектору необходимо учитывать их при планировании мер адаптации; а также что инфраструктуру необходимо создавать гибко, с тем чтобы проекты можно было корректировать по мере изменения условий, поскольку заикленность на одном сценарии может стать причиной плохой адаптации. В ответ на вопрос одного из участников, просившего привести примеры морских портов, которые могли быть закрыты в результате ураганов, и планов экстренных мер на случай подобных ситуаций, была упомянута соответствующая работа, проделанная

Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна после сезона ураганов 2017 года в Карибском бассейне, недавняя аналитическая записка Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата «Технологии предупреждения, сведения к минимуму и преодоления потерь и ущерба в прибрежных районах» и важность партнерских отношений с частным сектором в подобных ситуациях. Отвечая на вопрос другого участника о том, проводились ли какие-либо оценки уязвимости морских портов Средиземноморья перед изменением климата и были ли определены какие-либо меры реагирования, один из экспертов отметил, что страны региона еще не представили национальных планов адаптации к изменению климата. В последние годы уязвимость перед ураганами возросла, и был проведен ряд оценок, однако, для того чтобы вопросы, связанные с последствиями изменения климата и адаптацией морских портов, стали приоритетными, необходимы дополнительные усилия. По мнению другого эксперта, регион Средиземноморья, по всей вероятности, будет сталкиваться со все более высокими уровнями экстремальной жары, причем базовый уровень экстремальных событий — «один раз в 100 лет», — начиная примерно с 2050 года, как ожидается, будет иметь периодичность один раз в 1–5 лет.

Воздействие изменения климата и адаптация к нему: ключевые вопросы и опыт, последние инициативы и события, часть I

7. Первая часть обсуждения во второй дискуссионной группе была посвящена ключевым вопросам и опыту, недавним инициативам и событиям. В состав дискуссионной группы вошли следующие эксперты: исследователь из Объединенного исследовательского центра Европейской комиссии; председатель Постоянной целевой группы по изменению климата Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта (ПИАНК); доцент Университета Род-Айленда (Соединенные Штаты Америки); профессор Университета Манитобы (Канада); старший специалист по климату Международной финансовой корпорации Группы Всемирного банка.

8. Первый эксперт представил ряд подробных выводов, сделанных с помощью инструмента крупномасштабной комплексной оценки уровня моря и прибрежной зоны Объединенного исследовательского центра Европейской комиссии, представляющего собой систему оценки будущих потерь от затопления и эрозии прибрежных районов и разработки мер адаптации. Опасные явления в прибрежных районах становятся одной из наиболее серьезных природных угроз, подвергаящих риску значительную часть населения и материальных ценностей; 44 % населения земного шара живет в пределах 100 км от побережья. Результаты недавнего моделирования наводнений показали, что, согласно медианному сценарию, уровень моря под влиянием чрезвычайных явлений повысится на 20–30 см к 2050 году и на 51–86 см к 2100 году, в то время как более экстремальные климатические сценарии указывают на еще большее повышение уровня моря. Экстремальные явления определенной силы, влияющие на уровень моря, которые в настоящее время имеют низкую периодичность или повторяемость, в будущем будут наблюдаться чаще. В частности, по прогнозам, экстремальные явления, влияющие на уровень моря, которые сегодня происходят раз в 100 лет, к 2050 году будут происходить ежегодно в большинстве прибрежных районов тропиков, а к 2100 году — в большинстве прибрежных районов по всей планете. Эксперт обратил внимание на масштабы сопутствующих потерь; например в Европе нынешний ожидаемый ежегодный ущерб, оцениваемый в 1,25 млрд евро, к 2100 году, по прогнозам, возрастет в 100–1000 раз. Эксперт подчеркнул, что в отличие от исторических тенденций, определявшихся главным образом социально-экономической динамикой, главной причиной потерь являются факторы климатического характера. Анализ показывает, что благодаря сокращению выбросов парниковых газов такие потери можно уменьшить на 40 %, а за счет мер адаптации — предотвратить такие потери на 95 %, что особенно актуально для городских районов.

9. Второй участник дискуссионной группы сделал обзор ряда инициатив, призванных обеспечить адаптацию к изменению климата портов и внутренних водных путей, таких как декларация ПИАНК об изменении климата, в которой отражены основные принципы передовой практики снижения уязвимости портов; подробное

техническое руководство по планированию адаптации к изменению климата портов и внутренних водных путей, содержащее методологическую основу, портфель мер и практические примеры; возглавляемая ПИАНК инициатива «Марракешское партнерство для глобальных действий по борьбе с изменением климата», задающее направленность работе в условиях изменения климата; а также планы практической работы в рамках Марракешского партнерства для глобальных действий по борьбе с изменением климата, в которых прописаны конкретные меры и этапы работы по адаптации и повышению устойчивости транспортной инфраструктуры и систем. Первоначальные результаты проведенного ПИАНК обследования готовности портов к экстремальным погодным явлениям продемонстрировали серьезные пробелы в степени адаптированности к ним портов во всем мире. Необходимы срочные действия и изменение парадигмы, в которых приоритетное внимание должно уделяться гибким вариантам адаптации. Эксперт подчеркнул, что многого можно добиться за счет малозатратных неструктурных мер, таких как оценка рисков и планы действий в чрезвычайных ситуациях.

10. Третий эксперт остановился на выводах, которые удалось сделать по итогам десятилетия прикладных исследований по теме повышения устойчивости глобальных морских портов к изменению климата. Помимо прямого ущерба и сбоев в работе, последствия изменения климата для работы портов включают косвенные расходы и нематериальные последствия. Результаты исследований свидетельствуют о необходимости тщательной оценки важнейших строительных материалов, применяемых для защиты морских портов, а также о значительных финансовых потребностях; например, для поднятия портовых объектов на два метра в 100 портах Соединенных Штатов потребуется 57–78 млрд долларов. Исследования также показывают, что, хотя порты все лучше осознают риски, связанные с изменением климата, руководство портов по-прежнему сталкивается с барьерами, препятствующими эффективной адаптации, в том числе с отсутствием достаточного понимания проблем и недостаточно серьезным восприятием рисков, отсутствием финансирования, физическими препятствиями, управленческими проблемами и отсутствием надлежащих рекомендаций по проектированию инфраструктуры. В то же время были найдены и возможные пути преодоления барьеров, кроющиеся, в том числе, в уникальных стратегиях обеспечения устойчивости, оценке рисков, расширении сотрудничества, внесении изменений в регулирование и в разработке финансовых мер стимулирования. Необходимо коренным образом изменить отношение к планированию мер адаптации с учетом длительного срока службы портовых активов. Директивным органам необходимо поддержать разработку гибких нормативных руководящих документов для инженеров по инфраструктуре, чтобы обеспечить готовность к повышению уровня моря. Для поддержки совместных усилий по долгосрочному планированию работ, направленных на снижение уязвимости портов, необходимо финансирование, а также профессиональное совершенствование специалистов-практиков, занимающихся инфраструктурой.

11. Четвертый участник дискуссионной группы остановился на проблемах, связанных с адаптацией к изменению климата арктических портов, и предложил возможные подходы. Изменение климата может привести к положительным изменениям, например к открытию новых маршрутов навигации в Арктике. Однако использованию таких возможностей мешают, в частности, серьезные проблемы, с которыми сталкиваются арктические порты, в том числе изолированность и тяжелые физические условия; недостаточные возможности основной инфраструктуры и ограниченная связь со внутренними районами; а также пробелы с точки зрения постановки четких социально-экономических целей и позиционирования портов в глобальных цепочках создания стоимости. Необходимо разработать четкую концепцию развития судоходства и портовой инфраструктуры в Арктике, которая должна строиться «снизу вверх» и опираться на создание небольших объектов. Порты необходимо рассматривать как звенья системы, и процесс планирования портов и инфраструктуры и системы управления ими необходимо пересмотреть, исходя из «сбалансированного подхода» к развитию. В заключение эксперт отметил, что уникальная ситуация в Арктике требует целенаправленной деятельности по укреплению потенциала.

12. Пятый эксперт в общих чертах рассказал об опыте, накопленном Международной финансовой корпорацией в практической работе по выявлению и оценке климатических рисков, управлению ими и финансированию контрмер, в том числе применительно к портам, а также о соответствующих последних изменениях. Он подчеркнул, что рассчитанное на несколько лет совещание экспертов является ценным форумом для обмена мнениями по этой теме. Подход Международной финансовой корпорации к климатической проблематике предполагает в том числе выявление и оценку климатических рисков с точки зрения степени их возможных последствий для фактических инвестиций, а затем — управление этими рисками (например, в процессе проектирования). В последнее время наблюдается увеличение инвестиций, направленных на снижение уязвимости, поскольку риски, связанные с изменением климата, становятся все более актуальными для инвесторов, рейтинговых агентств, регулирующих и законодательных органов. Недавние инициативы в этой области, в том числе деятельность Целевой группы по раскрытию финансовой информации, связанной с изменением климата, служат еще одним напоминанием о необходимости уделять приоритетное внимание управлению климатическими рисками и адаптации к ним. Наконец, управление климатическими рисками и связанное с этим бизнес-планирование могли бы помочь привлечь финансовые средства, необходимые для повышения устойчивости по отношению к этим рискам.

13. В ходе последовавшей дискуссии один эксперт рассказал о политическом контексте усилий по адаптации к изменению климата в Ирландии и подчеркнул важность того, чтобы эти усилия опирались на соответствующий политический и регулятивный фундамент. Другой эксперт обратил внимание на ценность стандартов Международной организации по стандартизации для портов, в частности стандарта 14090: Адаптация к изменению климата — принципы, требования и руководящие положения. Наконец, отвечая на вопрос об адаптации существующей инфраструктуры, один из участников дискуссионной группы подчеркнул необходимость того, чтобы политические и регулятивные механизмы требовали проведения оценки рисков в портах в качестве основы бизнес-планирования.

Воздействие изменения климата и адаптация к нему: ключевые вопросы и опыт, последние инициативы и события, часть 2

14. В состав дискуссионной группы на втором этапе обсуждений вошли следующие эксперты: профессор университета Васеда (Япония); руководитель сектора экологической политики, выступавший от имени начальника отдела по проблемам перехода к устойчивому развитию Портового управления Валенсии (Испания); начальник секции развития людских ресурсов/«Трейнфортрейд» Сектора по развитию знаний ЮНКТАД.

15. Первый эксперт из дискуссионной группы рассказал о мерах, принимаемых для адаптации портов к повышению уровня моря, отметив, что в научных кругах и средствах массовой информации часто звучит озабоченность по поводу того, что жители многих прибрежных районов будут вынуждены переселяться в другие места в связи с повышением уровня моря. Он проанализировал ряд случаев опускания суши, которые уже имели место, например, в низменных прибрежных районах Токио, в портах Джакарты и в цепи коралловых островов на отмели Данахон на Филиппинах, когда жители густонаселенных прибрежных районов остаются на месте, несмотря на трудности, связанные с жизнью в условиях подтопления. Эксперт подчеркнул, что на таких примерах можно лучше понять реальные пути адаптации портов. Поэтому, хотя очевидно, что повышение уровня моря ляжет на порты дополнительным финансовым бременем, существует целый ряд вариантов адаптации, и в настоящее время нет никаких доказательств того, что какие-либо крупные прибрежные поселения будут вынуждены уступить часть своей сухопутной территории морю. Вместо этого можно было бы начать строительство новых линий обороны дальше в море. И наконец, участник дискуссии отметил, что, как показали беседы с должностными лицами портов, для адаптации нет практически никаких препятствий, хотя связанные с этим расходы могут стать серьезным «экологическим налогом», который придется платить обществу и который ляжет несоразмерно большим бременем на развивающиеся страны.

16. Второй участник дискуссионной группы рассказал о мерах, разрабатываемых управлением порта Валенсии в связи с изменением климата, в том числе представил данные о грузообороте порта и о том, как он сказывается на состоянии окружающей среды. Он рассказал о различных инициативах, политических мерах и проектах, связанных с изменением климата, в том числе с расчетом и мониторингом «углеродного следа», а также о нескольких проектах по адаптации. Для оценки потенциального воздействия изменения климата на инфраструктуру порта необходимы дальнейшие исследования. Поскольку изменение климата является глобальной проблемой, которую необходимо решать на глобальном уровне, каждой структуре и каждому человеку необходимо в рамках их возможностей и компетенции вкладывать ресурсы для сведения к минимуму последствий таких изменений. Цели по сокращению выбросов должны быть масштабными, но в то же время реалистичными. Поэтому при определении таких целей промышленные и научные круги должны играть ключевую роль, оказывая консультативную помощь органам регулирования.

17. Третий участник дискуссионной группы представил Программу управления портовым хозяйством, которая является составной частью программы «Трейнфортрейд» и которая направлена на предоставление эффективных и конкурентоспособных услуг по управлению портами для увеличения торговых потоков и содействия устойчивому экономическому развитию. В Программе управления портовым хозяйством участвуют 60 стран и 3700 портовых управляющих из самых разных стран мира. Учебный курс по проблемам экологически устойчивой работы портов включает в себя модуль, в рамках которого рассматривается целый ряд связанных с изменением климата и экологических тем, в том числе проблемы, вызванные изменением климата, экстремальными погодными условиями и повышением уровня моря; а также меры по смягчению последствий и воздействия, адаптации, снижению уязвимости и укреплению потенциала. Кроме того, в рамках серии курсов, посвященных карточке оценки показателей работы и методам управления работой портов, предлагаемых по линии программы «Трейнфортрейд», слушателей знакомят с полезными практическими исследованиями, посвященными последствиям работы портов с точки зрения выбросов загрязняющих веществ, использования энергии и экологии. Эксперт также подробно рассказал о дальнейших шагах и определил приоритеты программы, которые включают учет рекомендаций по вопросам политики, вынесенных на нынешней сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов, при проведении мероприятий по укреплению потенциала, проводимых в рамках сети Программы управления портовым хозяйством; содействие проведению практических исследований по вопросам изменения климата и по экологической проблематике; популяризацию передового опыта и коммерчески жизнеспособных портовых проектов; привлечение руководителей портов к определению основных приоритетных направлений инвестирования в портовое хозяйство и деятельности, связанной с изменением климата; а также поддержка сотрудничества между портовыми сообществами и международными учреждениями в целях содействия достижению Целей устойчивого развития.

18. В ходе последовавшей дискуссии, отвечая на вопрос одного из участников о «зеленых» соглашениях, которые порт Валенсии заключает с судоходными компаниями и другими заинтересованными сторонами, использующими этот порт, в том числе об уменьшении их «углеродного следа», эксперт из Управления порта Валенсии подробно рассказал о том, что участники таких соглашений, включая судоходные линии, платят налоги по сниженной ставке при условии соблюдения ими определенных требований, касающихся, в частности, выбросов, используемых видов топлива и подключения к электросетям в портах, и что зачастую в таких соглашениях содержится условие о том, что определенная доля сэкономленных на налогах сумм должна быть направлена на «зеленые» инвестиции. В ответ на вопрос одного из делегатов о сотрудничестве, налаженном между морскими портами в Средиземноморском регионе и обмене знаниями и опытом по решению проблем, вызванных изменением климата, внимание было обращено на инициативу Европейского союза по сотрудничеству между портами Северного и Южного Средиземноморья и деятельность ассоциации «Порты Средиземноморья», в том числе по подготовке документа на основе ответов на вопросник, разосланный в порты

региона. Другой участник высказал мнение, что тема адаптации морских портов к изменению климата заслуживает особого внимания на пятнадцатой сессии Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, которая состоится на Барбадосе и могла бы стать соответствующей платформой для дальнейших дискуссий и сотрудничества по этому вопросу. Эксперт из ПИАНК указал на потенциальное воздействие некоторых из реже упоминаемых климатических факторов, таких как повышение температуры и туман, на портовые операции, и на необходимость принимать их во внимание. Например, увеличение количества инвазивных неаборигенных видов в результате потепления воды может создать проблемы для работы порта и его инфраструктуры. В этом контексте два участника дискуссионной группы подчеркнули важность изучения таких вопросов, которые до сих пор недостаточно изучены, и их отражения в стратегиях и генеральных планах развития портового хозяйства в сотрудничестве с партнерами на региональном уровне.

Сквозные вопросы: энергоэффективность, смягчение последствий изменения климата и обезуглероживание морского транспорта

19. Обсуждения в третьей дискуссионной группе были посвящены таким сквозным вопросам, как энергоэффективность, предотвращение изменения климата и обезуглероживание морского транспорта, которые имеют особое значение с учетом того, что под воздействием изменения климата энергетические потребности и расходы могут возрасти. В состав дискуссионной группы вошли следующие эксперты: технический директор Программы по устойчивому развитию мировых портов Международной ассоциации портов и гаваней, технический директор Международной палаты судоходства и начальник транспортной секции Сектора торговой логистики ЮНКТАД.

20. Первый участник дискуссионной группы остановился на Программе обеспечения устойчивости мировых портов, которая, опираясь на Всемирную инициативу портов по борьбе с изменением климата и руководствуясь Целями устойчивого развития, осуществляется в пяти основных приоритетных областях, включая климат и энергетику — область, на которую ориентирована треть представленных портовых проектов. В рамках проектов приоритетное внимание уделяется также Цели 13 и другим связанным с климатом целям, таким как Цель 7. Подчеркнув важность обезуглероживания морского транспорта, эксперт сослался на резолюцию МЕРС.323(74) Комитета по защите морской среды Международной морской организации, в которой государствам-членам предлагается поощрять добровольное сотрудничество между портовым и судоходным секторами в целях содействия сокращению выбросов парниковых газов с судов. Он отметил, что климат и энергетика являются главными приоритетными вопросами для мировых портов и что заинтересованные стороны должны работать сообща. Порты могут активно содействовать обезуглероживанию судоходства, в первую очередь с помощью таких мер, как предоставление преференций наиболее экологичным судам, организация снабжения электроэнергией с суши, безопасная и эффективная заправка судов чистым судовым топливом и содействие оптимизации заходов в порты.

21. Второй эксперт из дискуссионной группы сделал обзор некоторых сквозных вопросов, стоящих как перед судовладельцами, так и перед портами. Он заявил, что изменения в сфере регулирования, как ожидается, приведут к трансформации отрасли в то время, когда она продолжает адаптироваться к изменению климата и находится на пути к безуглеродному будущему, а также отметил, что судовладельцы поддерживают инициативы, направленные на сокращение выбросов углерода. Международная палата судоходства поддерживает высокие стандарты безопасности и охраны окружающей среды и активно взаимодействует с Международной морской организацией, содействуя разработке новых правил. Однако такие правила должны быть сбалансированными, обоснованными и осуществимыми. В условиях технологического перехода могут возникнуть противоречия между экологическим регулированием и требованиями безопасности. Из-за внедрения новых технологий инфраструктура и суда становятся более сложными, что усиливает риски с точки зрения как безопасности, так и коммерческой эксплуатации. Эксперт отметил, что, вместо того чтобы использовать только альтернативные виды топлива, следует идти

более простым путем, в том числе добиваться нулевого уровня выбросов за счет использования причального оборудования, например наземных источников питания, более широкой цифровизации и оптимизации операций, а также использования энергии ветра. В этой связи Международная палата судоходства и другие международные организации предложили создать международный совет по морским исследованиям для проведения НИОКР в целях создания новых технологий, которые будут финансироваться за счет обязательного сбора в размере 2 долл. за тонну топлива. Это поможет определить перспективные пути технологического развития, ускорить разработку и коммерциализацию новых технологий и смягчить риски, связанные с происходящей сегодня технологической трансформацией.

22. Третий участник дискуссионной группы подчеркнул, что вопросы энергопотребления являются одним из главных приоритетов для портов. Порты уделяют внимание использованию энергии и управлению энергопотреблением для улучшения экономических и экологических показателей. Соответствующие меры по повышению энергоэффективности портов, включая операционные стратегии, инновационные технологии и системы управления энергопотреблением, способствуют повышению устойчивости портов к изменению климата и служат ключевым инструментом адаптации к таким изменениям. Адаптация портов к последствиям изменения климата требует улучшения энергоэффективности за счет применения методов управления и технологий, обеспечивающих максимальную производительность операций и экономическую эффективность, а также планирования использования и мобилизации чистых энергоресурсов для обеспечения наличия и доступности энергии и как бесперебойного обслуживания и эксплуатации, так и улучшения экологических показателей работы портов. Кроме того, ключевое значение имеет поощрение сотрудничества, обмен информацией и передовым опытом, укрепление потенциала и увеличение масштабов экологических инвестиций. В заключение участник дискуссионной группы обратил внимание на работу ЮНКТАД, связанную с энергоэффективностью портов, использованием чистой энергии в портовых операциях и с поощрением использования устойчивых систем грузовых перевозок, в том числе благодаря подборке материалов по устойчивым грузовым перевозкам.

23. В ходе последовавшей дискуссии заместитель министра по вопросам планирования и информации Министерства транспорта Саудовской Аравии изложил Национальную стратегию Саудовской Аравии в области транспортной логистики до 2030 года и отметил, что задачи в области морских перевозок и реагирования на изменение климата относятся к числу стратегических. Он остановился на конкретных программах, направленных на достижение этих целей, и пояснил, что в рамках утвержденной стратегии был разработан оптимизированный генеральный план мультимодальных перевозок и логистики, на основе которого будут расширяться портовые мощности, проводиться модернизация аэропортов, прорабатываться железнодорожные маршруты и создаваться высококачественная сеть логистических зон, что позволит обеспечить интермодальные интерфейсы и расширит возможности электронной и иных видов торговли. В заключение оратор особо остановился на обязательстве сосредоточить усилия на адаптации к изменению климата и сокращении выбросов двуоксида углерода и потребления топлива, оказывающих непосредственное воздействие на изменение климата. Другой делегат поделился опытом работы порта Криби (Камерун), заявив, что изменение климата является важным фактором, когда речь идет о портовой инфраструктуре. Порт разработал 10-летний генеральный план, предусматривающий различные пути реагирования на последствия изменения климата. Кроме того, порт заключил с заинтересованными сторонами договор, целью которого является регулирование последствий различных видов деятельности и их максимальное уменьшение, и эти усилия подкрепляются ежедневным мониторингом и разработкой инструментов регулирования для решения возможных проблем.

Особый случай малых островных развивающихся государств и других малых островных государств

24. В состав четвертой дискуссионной группы вошли следующие эксперты: координатор по вопросам изменения климата и угрозы бедствий Комиссии

Организации восточнокарибских государств, директор по вопросам качества и инноваций компании «Смит Уорнер интернэшнл» (Ямайка), помощник генерального управляющего Портового управления Мальдивских Островов и специалист по экономическим вопросам Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна.

25. Первый участник дискуссионной группы остановился на теме изменения климата, морских портов и Целей устойчивого развития применительно к государствам — членам Организации восточнокарибских государств. Малые островные развивающиеся государства в целом отличает их географическая удаленность, высокая степень подверженности внешним потрясениям и небольшая емкость внутренних рынков. Кроме того, в силу своего местоположения и низкой защищенности от стихийных бедствий они особенно уязвимы для последствий изменения климата. Морские порты, от которых зависят ключевые сектора экономики этих государств, такие как торговля, транспорт и туризм, являются важнейшими инфраструктурными активами, на которые могут оказывать серьезное воздействие факторы, обусловленные изменением климата, о чем свидетельствует сезон ураганов в Карибском бассейне 2017 года. Воздействие климата, отрицательно сказывающееся на прибрежной транспортной инфраструктуре, в том числе на морских портах, аэропортах и транспортных объектах, связывающих их с внутренними районами, оказывает большое косвенное влияние на стратегические сектора экономики, ложится тяжелым бременем на государственные финансы и ставит под угрозу перспективы развития. На этом фоне последствия изменения климата для работы морских портов в регионе Организации восточнокарибских государств серьезно сказывается на достижении ряда Целей устойчивого развития. Необходимо безотлагательно обеспечить учет последствий изменения климата при развитии портового хозяйства, его эксплуатации и управления им на основе многоуровневого подхода, подкрепляемого политическими мерами, например в отношении национальных планов адаптации. Проведенная ЮНКТАД оценка воздействия изменения климата на прибрежную транспортную инфраструктуру в отдельных карибских государствах, выявившая высокий и продолжающий расти уровень риска наводнений в прибрежных районах и эксплуатационных сбоях уже с 2030-х годов, заложила основу для принятия мер в целях повышения устойчивости прибрежной транспортной инфраструктуры в Карибском бассейне. В заключение эксперт подчеркнул настоятельную необходимость того, чтобы ЮНКТАД продолжала, углубляла и расширяла эту работу, охватывая ею весь регион Организации восточнокарибских государств и действуя в сотрудничестве с другими организациями, чтобы оценивать климатические риски и вырабатывать технические и политические решения с использованием сетевого подхода.

26. Второй эксперт еще раз подчеркнул важное значение прибрежной транспортной инфраструктуры в Карибском бассейне и предложил увязать экологический мониторинг с основной деятельностью портов в регионе в целях повышения их устойчивости к внешнему воздействию. Учитывая ожидаемое неизбежное влияние изменения климата на важнейшую прибрежную транспортную инфраструктуру в Карибском бассейне, эксперт предложил новую парадигму — создать предпосылки для того, чтобы портовые операторы смогли лучше понять окружающую их природную среду, включая изменение климатических тенденций и их воздействие на суше и море. Повышение устойчивости портов по внешнему воздействию подобным образом стало бы непосредственным вкладом в снижение их уязвимости в малых островных развивающихся государствах Карибского бассейна, подверженных стихийным бедствиям. Рекомендуемый экологический мониторинг должен охватывать не менее трех направлений воздействия и соответствующие параметры, поддающиеся отслеживанию, в том числе функциональное воздействие (волны, течения, уровень воды, ветры и интенсивность осадков), экологическое воздействие (качество воды, операции с нефтью, удаление опасных материалов, воздействие на сушу и водную среду, выбросы в атмосферу и подводные шумы и вибрации) и воздействие на общество (шумы и вибрации, а также изменения на прилегающих рельефах и/или непреднамеренное воздействие на прилегающие предприятия). С различными компонентами могут ассоциироваться различные

временные шкалы, однако для облегчения принятия решений сбор данных для мониторинга функционального воздействия может осуществляться в режиме реального времени.

27. Третий эксперт подчеркнул острые экзистенциальные угрозы, с которыми сталкиваются Мальдивские Острова и их главные морские ворота — торговый порт Мале — в связи с изменением климата. Прогнозируемое повышение уровня моря может привести к полному затоплению Мальдивских Островов, самой низко расположенной страны в мире, примерно к 2085 году. Непредсказуемые и изменчивые погодные условия, вызывающие наводнения и затопление прибрежных районов, уже представляют собой угрозу для транспортной системы. Уязвимость для изменения климата следует рассматривать в контексте огромного значения порта для экономики и получения средств к существованию в силу опоры на туризм и высокой зависимости от импорта продовольствия. Помимо климатических факторов, уязвимость порта еще больше усиливают естественные инфраструктурные ограничения, являющиеся причиной широкомасштабных негативных последствий, таких как ущерб здоровью работников, повреждение грузов и увеличение продолжительности портовых операций. Без хорошо функционирующего и устойчивого к изменению климата порта все снабжение Мальдивских Островов может остановиться. На фоне примеров затопления прибрежных районов и повышения температуры, создающих риски для работы порта, а также для деятельности по его расширению, которая ставит под угрозу естественную среду обитания, эксперт рекомендовал разработать концепцию «зеленого порта», план повышения устойчивости к изменению климата для конкретного сектора и план повышения устойчивости к изменению климата для торгового порта Мале. Новый порт Мальдивских Островов должен быть устойчивым к климатическим явлениям. Необходимо вести просветительскую работу, целенаправленно укреплять потенциал и расширять сотрудничество на национальном (в целях предупреждения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций), региональном (в целях урегулирования кризисов и передачи знаний) и глобальном уровне.

28. Четвертый эксперт изложил региональную точку зрения на значение и уязвимость для изменения климата прибрежной транспортной инфраструктуры Карибского бассейна и обратил особое внимание на последствия пандемии COVID-19 для адаптации морских портов. Он подтвердил жизненно важный характер прибрежной транспортной инфраструктуры для малых островных развивающихся государств Карибского бассейна с учетом высокой степени их открытости для торговли и большой зависимости от туристических услуг, в частности от круизного туризма (например, в Антигуа и Барбуде в секторе туризма создается свыше 70 % валового внутреннего продукта). Уязвимость морских портов и аэропортов для таких последствий изменения климата, как повышение уровня моря и учащение стихийных бедствий, требуют не только адаптации к изменению климата, но и создания на местном и региональном уровне резервных транспортных мощностей, чтобы свести к минимуму экономические и социальные последствия возможных сбоев в функционировании малых судоходных рынков, разбросанных по крупным морским географическим регионам. Недавние экстремальные погодные явления в Карибском бассейне стали еще одним подтверждением необходимости рассматривать этот сложный вопрос о резервных транспортных мощностях в контексте повышения устойчивости к изменению климата. Эксперт указал на ценность недавно проделанной ЮНКТАД в отдельных малых островных развивающихся государствах Карибского бассейна работы, посвященной воздействию изменения климата на прибрежную транспортную инфраструктуру и адаптации к нему (см. sidsport-climateadapt.unctad.org), и еще раз подчеркнул ее полезность для разработки будущих стратегий и политики адаптации к изменению климата важнейших объектов транспортной инфраструктуры в Карибском бассейне. Низкие показатели обслуживания многих малых островных развивающихся государств Карибского бассейна судоходными линиями подразумевают, что сокращение возможностей импорта из-за пандемии может стимулировать дальнейшую консолидацию услуг коммерческого каботажного судоходства. Реальности глобального санитарного

кризиса имеют важные последствия для процесса адаптации, поскольку соображения охраны здоровья пассажиров в морских портах приобретают еще большее значение.

Интерактивное обсуждение выводов, ключевых идей, рекомендаций и направлений дальнейшей работы

29. В начале обсуждения в пятой дискуссионной группе секретариат ЮНКТАД изложил основные идеи и рекомендации, высказанные участниками дискуссионной группы, чтобы облегчить интерактивное обсуждение направлений дальнейшей работы. Несмотря на дополнительные приоритеты, обусловленные продолжающимся глобальным санитарно-эпидемиологическим кризисом, директивным органам необходимо рассмотреть ряд важных идей, замечаний и рекомендаций, прозвучавших в ходе обсуждений, чтобы продвинуться вперед в важном вопросе обеспечения устойчивости морских портов в условиях изменения климата. Глобальная пандемия COVID-19 может послужить предостережением и стать важным уроком с точки зрения необходимости принятия мер упреждения и обеспечения готовности в меняющихся климатических условиях в целях обеспечения устойчивости морских портов для внешнего воздействия.

30. В своих заключительных замечаниях Председатель отметил, что обсуждение важной темы адаптации морских портов к изменению климата в поддержку Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года было продуктивным и вселяющим оптимизм, и выразил свою искреннюю признательность всем участникам за их бесценные идеи и вклад в работу. Эксперты отмечали, что морские порты являются важнейшими посредниками, вносящими важный вклад в глобальную торговлю и развитие, и при этом они подвергаются серьезному и растущему риску столкнуться с последствиями изменения климата. Многие эксперты указывали на глубину тех последствий, с которыми могут столкнуться морские порты и другие объекты прибрежной транспортной инфраструктуры, а также на серьезные экономические издержки бездействия и риски для устойчивого развития, в частности для наиболее уязвимых стран, в том числе малых островных развивающихся государств. Важная мысль заключается в том, что в связанных с изменением климата рисках для морских портов необходимо видеть не только экологические, но и коммерческие риски, и относиться к ним соответствующим образом. Неотложные проблемы, вызванные пандемией, не должны отвлекать внимания от угроз, связанных с изменением климата. Очевидно, что на карту поставлено очень многое, и что задачи адаптации морских портов к изменению климата и повышения их устойчивости являются как важными, так и неотложными. Избежать адаптации не удастся, при этом эффективная адаптация требует понимания рисков на местном уровне и на уровне отдельных объектов и разработки соответствующих технических решений, а также финансирования и укрепления потенциала, скоординированных политических мер реагирования и стимулирующих правовых и регулятивных мер. Процесс осуществления Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата является хорошей отправной точкой для решения проблем, связанных с воздействием изменения климата на порты, в том числе в рамках процесса разработки и осуществления национальных планов адаптации, и существуют возможности для того, чтобы придать таким вопросам более сквозной характер. Дискуссии на нынешней сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов дают пищу для размышлений и указывают на необходимость принятия срочных мер. Ее послы ясен, и теперь всем заинтересованным сторонам предстоит подумать над тем, каким бы мог быть их вклад в работу, которая должна носить коллективный характер. В заключение Председатель выразил признательность ЮНКТАД за ее обширную работу по этой теме, которая была с благодарностью отмечена многими экспертами, и призвал ЮНКТАД продолжать оказывать помощь в поиске путей решения важных смежных проблем, которые необходимо найти, с тем чтобы сделать морские порты устойчивыми к изменению климата в интересах построения устойчивого будущего для всех.

31. В ходе совещания участники дискуссионных групп и эксперты высказали следующие основные мысли и рекомендации:

- Задача адаптации морских портов к изменению климата носит неотложный характер и сопряжена со значительными трудностями, связанными в том числе с технической стороной, потенциалом, финансированием, управлением, политикой и законодательством, и их реальное преодоление требует согласованных совместных действий с участием всех заинтересованных сторон, включая государство, отраслевые круги, гражданское общество, научное сообщество и академические круги.
- Для поддержки действенной адаптации имеется настоятельная необходимость прочной нормативно-правовой базы, а также адекватного финансирования, в том числе для реальной оценки рисков и укрепления потенциала.
- Отраслевое руководство, разработанное Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного транспорта (ПИАНК), а также руководство, разработанное ЮНКТАД, и такие стандарты, как стандарт 14090 Международной организации по стандартизации: адаптация к изменению климата — принципы, требования и руководящие положения, могут оказать дополнительную помощь портовому сообществу в повышении устойчивости.
- Процесс осуществления Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата служит важной отправной точкой в решении проблем, связанных с воздействием изменения климата на порты, в том числе в рамках процесса разработки и осуществления национальных планов адаптации, которые получают утвержденное финансирование из Зеленого климатического фонда и открывают хорошие возможности оказания конкретной среднесрочной и долгосрочной поддержки.
- Необходимо повышать осведомленность и наращивать потенциал для оценки связанных с климатом последствий, факторов уязвимости и потребностей в адаптации портов в качестве консолидированного и в то же время сквозного направления деятельности в рамках процессов оценки, проводимых в связи с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата, поскольку в настоящее время эта работа проводится отдельно по различным секторам и районам, зависящим от портов, и ее результаты могут не отражать всей картины происходящего.
- Угроза и последствия изменения климата для морских портов зависят от меняющегося характера неблагоприятных климатических явлений, уязвимости портовой инфраструктуры и портовых операций для таких явлений, а также от степени этой уязвимости, которая в свою очередь зависит от способности эффективно принимать меры реагирования; поэтому для эффективной оценки рисков и принятия мер адаптации необходимо учитывать влияние всех этих факторов на работу порта.
- Повышение уровня моря приведет к тому, что явления, имеющие катастрофические последствия, будут происходить все чаще: например, к концу века чрезвычайные явления, связанные с повышением уровня моря, которые сегодня происходят раз в 100 лет, могут приобрести ежегодный характер, и без дополнительных защитных мер ежегодные потери от затопления прибрежных районов могут превысить нынешние в 100–1000 раз.
- Адаптация может позволить избежать 95 % потерь, порождаемых явлениями, угрожающими прибрежным районам (сокращение выбросов парниковых газов может уменьшить такие потери на 40 %), и особенно результативна в городских районах; меры адаптации могут потребоваться для 19–23 % (в зависимости от сценария выбросов парниковых газов) прибрежных районов Европы.
- Хотя порты одними из первых испытывают на себе последствия изменения климата, особенно последствия экстремальных погодных явлений, уровень их готовности является низким, и для повышения их устойчивости и адаптированности требуются незамедлительные действия, движимые пониманием последствий бездействия и того, что климатические риски для портов носят главным образом не экологический, а коммерческий характер.

- Необходимо переосмыслить подходы к проектированию портов и другой инфраструктуры, и многочисленные факторы неопределенности, присущие изменению климата, делают нецелесообразным подготовку проекта под каждое возможное явление; замыкаться в рамках одного сценария — значит ставить под угрозу адаптацию, и более целесообразным представляется разработка гибких проектов, в которые можно было бы вносить коррективы с учетом происходящих изменений и/или целенаправленно закладывать резервные мощности, когда это необходимо.
- Директивным органам следует поддерживать подготовку гибких нормативных руководств для эксплуатирующих инфраструктуру инженерных кадров на случай повышения уровня моря.
- Директивным органам следует направлять финансовые средства на поддержку сотрудничества в области долгосрочного планирования мер по обеспечению устойчивости и разрабатывать аккредитованные учебные программы по оценке изменения климата для специалистов-практиков, имеющих отношение к инфраструктуре, в частности для портового персонала.
- Необходимо выработать четкий подход к судоходству и созданию инфраструктуры в Арктике по принципу «снизу вверх» небольшими шагами, в соответствии с которым арктические порты рассматривались бы как системные компоненты; необходимо провести переоценку процесса планирования портов и управления ими на основе «сбалансированного подхода» к развитию наряду с укреплением потенциала.
- Для адаптации к повышению уровня моря не существует серьезных технических препятствий; адаптация должна осуществляться последовательно и возможна даже при подъеме уровня моря более чем на пять метров, однако расходы на адаптацию могут стать существенным «экологическим налогом», который ляжет бременем на общество, которому придется его платить.
- Повышение устойчивости и адаптация к изменению климата не должны быть слишком дорогостоящими, поскольку, несмотря на затратность физических мер, много пользы можно получить от использования неструктурных мер, таких как подготовка оценок риска и планов действий в чрезвычайных ситуациях; внедрение систем мониторинга и раннего предупреждения; приоритизации инспекций и обслуживания; а также внедрение гибких форм труда для максимизации адаптационных возможностей.
- Финансовые, экологические и социальные риски, связанные с последствиями изменения климата, все чаще находятся в центре внимания инвесторов, рейтинговых агентств, регулирующих и законодательных органов, что лишь еще раз подчеркивает необходимость уделять приоритетное внимание управлению климатическими рисками и адаптации к ним; в дополнение к уменьшению материальных рисков и реагированию на подобный акцент управление климатическими рисками и связанное с ними бизнес-планирование могут помочь привлечь финансовые потоки, необходимые для повышения устойчивости.
- Изменение климата — это проблема не богатых или бедных стран, а глобальная проблема, которую необходимо решать на глобальном уровне, и поэтому каждой структуре или каждому человеку в пределах их возможностей и компетенции следует без колебаний вкладывать ресурсы, которые могут помочь минимизации последствий.
- Целевые показатели сокращения выбросов должны быть масштабными, но в то же время реалистичными и достижимыми, и поэтому отрасль и научные круги должны играть ключевую роль в консультировании органов регулирования по вопросам установления таких целевых показателей.
- Порты могут активно содействовать обезуглероживанию судоходства, предоставляя преференции наиболее чистым судам, организуя снабжение

электроэнергией с суши, предлагая безопасную и эффективную заправку судов чистым судовым топливом и содействуя оптимизации заходов в порты.

- Обезуглероживание преобразит отрасль и потребует новых видов топлива и энергоносителей, новых технологий, как судовых, так и портовых, а также новых методов работы; это потребует совместных усилий всех сторон, включая судостроителей, судовладельцев, порты и грузоотправителей.
- Эффективность мер по адаптации портов к изменению климата зависит не только от материальной инфраструктуры, инженерных проектов и технологических схем, но и от трансформации нынешней портовой практики энергоснабжения, эксплуатации, управления и планирования в направлении более устойчивых моделей.
- Воздействие изменения климата на морские порты Карибского бассейна имеет серьезные последствия для достижения нескольких Целей устойчивого развития, и в процессе развития портов в регионе Организации восточнокарибских государств, их эксплуатации и управления ими крайне важно учитывать факторы, связанные с изменением климата, используя при этом многоуровневый подход, подкрепляемый принятием политических мер, например в отношении национальных планов адаптации.
- Проведенная ЮНКТАД оценка последствий изменения климата для прибрежной транспортной инфраструктуры в отдельных малых островных развивающихся государствах Карибского бассейна позволяет говорить о высокой и продолжающей расти угрозе наводнений в прибрежных районах и эксплуатационных сбоях уже в 2030-х годах; результаты этой оценки заложили фундамент для деятельности по снижению уязвимости прибрежной транспортной инфраструктуры и стали полезным вкладом в работу над будущими стратегиями и политикой адаптации важнейших объектов транспортной инфраструктуры в Карибском бассейне; таким образом, настоятельно необходимо, чтобы ЮНКТАД продолжала, углубляла и расширяла эту работу, охватывая ею весь регион Организации восточнокарибских государств и действуя в сотрудничестве с другими заинтересованными сторонами и партнерами, чтобы оценивать климатические риски и выработать технические и политические решения с использованием сетевого подхода.
- Экологический мониторинг карибских портов должен быть интегрирован в планирование портовых операций, в том числе с точки зрения по меньшей мере трех направлений воздействия — оперативного, экологического и социального; сбор данных может осуществляться на платформе в режиме реального времени с ежегодным анализом.
- Изменение климата угрожает самому существованию малых островных развивающихся государств и снижает существующий в этих странах человеческий потенциал; в частности, на островах сокращается среда обитания, и они теряют сформировавшиеся естественным путем защитные механизмы, что отрицательно сказывается на экономической активности; повышение температуры сказывается на здоровье работников и их производительности, и в результате общины и порты могут оказаться вынуждены менять свое местонахождение, особенно если им не удалось повысить свою устойчивость; а повышение температуры окружающей среды может, среди прочего, потребовать корректировки рабочего времени.
- Разработка секторального плана повышения устойчивости к изменению климата и региональная интеграция могут облегчить бремя, лежащее на малых островных развивающихся государствах, и для обеспечения устойчивого будущего необходимо создавать новые порты, устойчивые к изменению климата.
- Морские порты в малых островных развивающихся государствах обслуживают значительное число пассажиров по сравнению с коммерческими грузами, и

пандемия имеет важные последствия для их адаптации, поскольку вопросы охраны здоровья персонала и пассажиров в морских портах приобрели еще большее значение.

- С учетом природной уязвимости малым островным развивающимся государствам необходимо создавать как внутренние, так и региональные резервы в сфере транспорта, что является проблемой для малых судоходных рынков, разбросанных по крупным морским географическим регионам.

II. Организационные вопросы

A. Выборы должностных лиц

(Пункт 1 повестки дня)

32. Рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли решило избрать своих должностных лиц по молчаливой процедуре в соответствии с положениями решения 74/544 Генеральной Ассамблеи от 27 марта 2020 года. Поскольку до 23 октября 2020 года не поступило никаких возражений, рассчитанное на несколько лет совещание экспертов избрало г-на Чада Блэкмена (Барбадос) своим Председателем, а г-на Майкла Гэффи (Ирландия) — заместителем Председателя–Докладчиком.

B. Утверждение повестки дня и организация работы

(Пункт 2 повестки дня)

33. Рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли решило утвердить предварительную повестку дня сессии (TD/B/C.I/MEM.7/22) по молчаливой процедуре в соответствии с положениями решения 74/544 Генеральной Ассамблеи от 27 марта 2020 года. Поскольку до 23 октября 2020 года возражений не поступило, повестка дня была следующей:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Адаптация морских портов к изменению климата в поддержку Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.
4. Утверждение доклада о работе совещания.

C. Утверждение доклада о работе совещания

(Пункт 4 повестки дня)

34. На своем заключительном пленарном заседании 28 октября 2020 года рассчитанное на несколько лет совещание экспертов поручило Докладчику подготовить под руководством Председателя окончательный текст доклада после завершения сессии.

Приложение

Участники*

1. На сессии присутствовали представители следующих государств, являющихся членами Конференции:

Алжир	Малави
Барбадос	Мали
Бенин	Марокко
Боливия (Многонациональное Государство)	Мексика
Бразилия	Мозамбик
Бурунди	Монголия
Вануату	Мьянма
Венесуэла (Боливарианская Республика)	Науру
Вьетнам	Нигерия
Гамбия	Оман
Гватемала	Пакистан
Грузия	Перу
Доминиканская Республика	Португалия
Египет	Российская Федерация
Замбия	Румыния
Зимбабве	Саудовская Аравия
Иордания	Сирийская Арабская Республика
Иран (Исламская Республика)	Судан
Ирландия	Таиланд
Исландия	Того
Испания	Тунис
Камерун	Турция
Канада	Фиджи
Кения	Филиппины
Коморские Острова	Черногория
Кот-д'Ивуар	Эквадор
Куба	Эсватини
Кувейт	Южная Африка
Ливан	Южный Судан
Мадагаскар	

2. На сессии были представлены следующие межправительственные организации:

Европейский союз
 Карибское сообщество
 Международная финансовая корпорация
 Организация африканских, карибских и тихоокеанских государств
 Организация восточнокарибских государств
 Организация исламского сотрудничества
 Постоянный секретариат Общего договора об экономической интеграции
 Центральной Америки

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

Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата
 Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна

* В этом списке указаны зарегистрировавшиеся участники. Список участников см. TD/B/C.I/MEM.7/INF.8.

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

Всемирная торговая организация

5. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:

Общая категория

Международная сеть стандартизации дипломов о высшем образовании

Международная организация по стандартизации

Наблюдательный форум НРС

Камерунская организация по развитию международного экономического сотрудничества

Специальная категория

Международная ассоциация портов и гаваней

Международная палата судоходства
