



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

Distr.: General
14 November 2024
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
Одиннадцатая сессия
Женева, 23 и 24 октября 2024 года

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

проходившей во Дворце Наций в Женеве 23 и 24 октября 2024 года



Введение

Одиннадцатая сессия рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли проходила во Дворце Наций в Женеве 23 и 24 октября 2024 года.

I. Резюме Председателя

A. Первое пленарное заседание

1. Заседание открыла директор Отдела технологии и логистики ЮНКТАД. Со вступительными заявлениями выступили следующие ораторы: представитель Камбоджи от имени Группы 77 и Китая; представитель Бангладеш от имени Группы азиатско-тихоокеанских государств; представитель Доминиканской Республики от имени малых островных развивающихся государств; представитель Ямайки от имени Карибского сообщества; представитель Анголы от имени наименее развитых стран; а также представитель Тринидада и Тобаго.

2. В своем вступительном слове директор Отдела технологии и логистики подчеркнула важность этой сессии в преддверии шестнадцатой сессии Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД XVI). Она заявила, что стратегически важные морские коридоры являются важными элементами торговых маршрутов и сбои в их работе могут стать серьезной проверкой на прочность цепочек поставок; такие сбои стали основной темой *Обзора морского транспорта, 2024 год: лавирование по стратегически важным морским коридорам*. Она отметила, что малые островные развивающиеся государства и наименее развитые страны страдают от роста цен на товары первой необходимости ввиду сильной зависимости их экономики от морских перевозок. Проблемы, возникающие в связи с изменением климата и стремительным развитием технологий, могут привести к возникновению олигополий, что усугубит ситуацию. В заключение она отметила необходимость дальнейшего обсуждения этих вопросов, в том числе в преддверии ЮНКТАД XVI, а также необходимость усиления поддержки ЮНКТАД в усилиях, направленных на развитие инклюзивных цепочек поставок.

3. Председатель в своем вступительном слове особо отметил значимость этой сессии для развития низкоуглеродного и жизнестойкого морского транспорта на фоне многочисленных взаимосвязанных кризисов. Он обратил внимание собравшихся на то, что обсуждение будет вестись с опорой на итоги ключевых процессов определения политики, включая Глобальный форум по цепочкам поставок, который прошел на Барбадосе в мае 2024 года. В заключение он подчеркнул, что в ходе сессии эксперты обменяются опытом и передовой практикой и обсудят вопросы, связанные с укреплением потенциала сектора в интересах преодоления сбоев и проведения устойчивых преобразований, особенно в развивающихся странах, в том числе в малых островных развивающихся государствах и наименее развитых странах.

4. Начальник Транспортной секции Сектора логистического обеспечения торговли представила записку, озаглавленную «Морской транспорт во времена поликризиса» (TD/B/C.I/МЕМ.7/32). Она обратила внимание собравшихся на важнейшую роль морских перевозок в поддержании жизнестойкости и устойчивости экономики, а также на проблемы, с которыми сталкивается этот сектор, в том числе в связи с пандемией, геополитической напряженностью и сбоями, подобными блокировке Суэцкого канала, которые в совокупности привели к испытанию на прочность глобальных цепочек поставок, росту грузовых тарифов и неэффективности работы портов. Кроме того, в результате увеличения дальности перевозок и роста расхода топлива выросли объемы выбросов CO₂. В заключение начальник секции подчеркнула важность обеспечения продовольственной и энергетической безопасности и роль портов в поддержке энергетического перехода на морском транспорте.

5. Представитель одной из региональных групп и некоторые делегаты подчеркнули важнейшую роль морских перевозок в мировой торговле и уязвимость этого сектора перед лицом кризисов; они отметили, что развивающиеся страны, особенно малые островные развивающиеся государства, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и наименее развитые страны сталкиваются с непропорционально сильным воздействием и с высоким уровнем затрат на энергетический переход, и заявили, что для создания жизнестойких систем необходима значительная финансовая и техническая поддержка, в том числе в форме государственно-частных партнерств и официальной помощи в целях развития. Представитель одной из региональных групп отметил необходимость справедливого перехода к низкоуглеродной экономике, сокращения выбросов парниковых газов на морском транспорте и создания глобальной нормативной базы под эгидой Международной морской организации; он подчеркнул роль портов как центров чистой энергии и обратил внимание на необходимость поддержки моряков посредством обучения и наращивания потенциала. Представитель другой региональной группы указал, что высокая стоимость авиаперевозок и ограниченность доступных вариантов морских перевозок препятствуют развитию и интеграции рынка и что для укрепления региональной торговли и транспортного сообщения, а также сокращения расходов на импорт продовольствия, например в Карибском сообществе, используются региональные решения.

В. Морской транспорт во времена поликризиса

(Пункт 3 повестки дня)

6. В рамках этого пункта повестки дня рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли провело семь неофициальных дискуссий.

1. Понимание проблем. Представление *Обзора морского транспорта, 2024 год: лавирование по стратегически важным морским коридорам*

7. Руководитель Сектора логистического обеспечения торговли представил результаты *Обзора морского транспорта, 2024 год*, посвященного проблемам и перспективам глобальной морской логистики, включая значительное влияние сбоев в работе стратегически важных морских коридоров. В этом отношении благодаря повышению эффективности управления водными ресурсами в Панамском канале движение восстанавливается, тогда как в Суэцком канале сохраняются низкие объемы транзита, что усугубляет перебои в мировой торговле. Перенаправление судов привело к увеличению стоимости морских перевозок, из-за чего выросли потребительские цены, особенно в малых островных развивающихся государствах и наименее развитых странах. Кроме того, возникли проблемы, связанные с растущей необходимостью декарбонизации морских перевозок на фоне сохраняющейся неопределенности в сфере регулирования, старения мирового флота и потребности в судах, работающих на альтернативных видах топлива, а также с мошенничеством при регистрации судов, которое имеет далеко идущие последствия для безопасности на море, загрязнения Мирового океана и распоряжения его ресурсами. Участниками первой неофициальной дискуссии стали: второй секретарь Постоянного представительства Египта, профессор Брюссельского университета и руководитель глобальной юридической службы компании «Фиффс интернэшнл».

8. Первый участник дискуссии подчеркнула необходимость декарбонизации сектора морских перевозок в связи с тем, что Международная морская организация стремится к сокращению выбросов парниковых газов на 20 процентов к 2030 году и к полной декарбонизации к 2050 году. Она отметила, что благодаря Суэцкому каналу Египет играет важнейшую роль в мировых морских перевозках и в усилиях по декарбонизации и стремится стать одним из лидеров в производстве «зеленого» топлива, уделяя особое внимание метанолу и водороду, в соответствии с инициативой «Зеленый канал». В заключение она заявила, что, несмотря на геополитическую

напряженность, затрагивающую морские перевозки в Красном море, Суэцкий канал остается самым важным и эффективным торговым маршрутом в мире.

9. Второй участник дискуссии подчеркнула ценность для исследователей информации, содержащейся в изданиях *Обзора морского транспорта*. Она отметила, что для разных стратегически важных коридоров в морских перевозках необходимо проводить индивидуальный анализ рисков, поскольку их воздействие существенно различается, и что проблемы, связанные с увеличением дальности перевозки, осложняют усилия по сокращению выбросов в условиях ограниченного количества заказов на новые суда. Опасения по поводу эффективности альтернативных видов топлива сдерживают инвестиции в необходимую инфраструктуру, поэтому для поддержки обновления и модернизации флота требуются устойчивые бизнес-модели и глобальные нормы. Оратор указала на необходимость создания сертифицированных предприятий для утилизации судов и на важность эффективного обмена данными для обеспечения ответственного поведения и распространения решений в сфере морского транспорта, а также отметила, что в будущих изданиях *Обзора морского транспорта* можно было бы отслеживать торговлю вторичным сырьем и утилизированными материалами.

10. Третий участник дискуссии подчеркнула важность многообразия и инклюзивности в морской отрасли. Значительный дисбаланс становится особенно очевидным на фоне почти равного соотношения полов в составе населения, тогда как женщины составляют всего 18 процентов рабочей силы в портах. Кроме того, большинство участников программ обучения, как правило, женщины, однако среди моряков их всего два процента. Ссылаясь на усилия, предпринимаемые Международной ассоциацией женщин в судоходстве и торговле, оратор предложила использовать для обеспечения сбалансированной гендерной представленности гендерно нейтральные должностные инструкции и реализовывать адресные инициативы по набору персонала. В заключение она высказала опасения по поводу мошенничества, присутствия наркотиков в составе грузов, а также расходов на декарбонизацию перевозок и вопроса о том, кто будет нести финансовое бремя.

11. В ходе последовавшей дискуссии один из делегатов отметила стремление Панамы решать проблемы, стоящих перед Панамским каналом, и обратила внимание собравшихся на активные меры, принимаемые для борьбы с мошенничеством при регистрации судов, подтвердив приверженность Панамы рациональному распоряжению ресурсами Мирового океана и устойчивому морскому судоходству. Другой делегат подчеркнула необходимость справедливых решений, особенно в развивающихся странах, которые сталкиваются с проблемами; в числе ключевых приоритетов были выделены передача технологий, финансирование и наращивание потенциала в соответствии с принципом общей, но дифференцированной ответственности, а также доступ к не слишком дорогим цифровым решениям и инклюзивный и справедливый переход к устойчивым и жизнестойким морским перевозкам. Представитель Секретариата отметил, что потребители и другие участники цепочек создания стоимости ощущают последствия роста затрат на морские перевозки. Один из участников дискуссии заявил, что, поскольку производители из развивающихся стран сталкиваются с конкуренцией со стороны производителей товаров более высокой стоимости, стремление к устойчивости может привести к ограничению доступа к международным рынкам, что усложнит баланс между экологическими целями и экономической целесообразностью. Другой участник дискуссии подчеркнул необходимость глобальных норм и глобального финансирования для поддержки небольших портов и потребность в решениях не только для крупных портов, способных инвестировать в «зеленые» технологии.

2. Подготовка морского транспорта и логистики к будущим требованиям: преодоление сбоев и повышение жизнестойкости с акцентом на стратегически важные морские коридоры и сети морских перевозок

12. Участниками второй неофициальной дискуссии стали: основатель и генеральный директор компании «Транспорт интеллидженс»; руководитель глобальной службы консультирования по вопросам жизнестойкости бизнеса компании

«Маерск»; директор Глобального форума грузоотправителей; старший экономист-исследователь, морской аналитик администрации Суэцкого канала; заместитель директора, экономист администрации Суэцкого канала и специалист по экономическим вопросам Транспортной секции Сектора логистического обеспечения торговли.

13. Первые три участника дискуссии обратили внимание собравшихся на сложность сетей цепочек поставок и взаимосвязанность источников сбоев, а также на неожиданные торговые ограничения. Последствия сбоев в логистике включают снижение надежности графика движения транспорта и дисбаланс спроса и предложения в секторе морских перевозок, нарушение сроков доставки и потерю стоимости товарно-материальных запасов, затруднение движения денежных средств, особенно для малых и средних предприятий, и дополнительные расходы грузоотправителей на поддержание связи с партнерами в нижних звеньях цепочки поставок. Участники дискуссии подчеркнули важность целостного подхода к активному управлению рисками; планов на случай непредвиденных обстоятельств, предусматривающих, например, альтернативные источники снабжения и варианты транспортировки; эффективности использования рабочей силы; цифровизации в целях эффективного отслеживания грузов и прогнозирования спроса; поддержания в хорошем состоянии транспортной инфраструктуры и оборудования; а также более тесного сотрудничества с поставщиками логистических услуг и другими партнерами по цепочке поставок. Они отметили необходимость государственной поддержки и координации, в том числе поддержания грузопропускной способности портов; приоритизации доступа работников логистических служб к рабочим местам во время сбоев; предоставления льгот по налогам и сборам для преодоления препятствий в движении денежных средств предприятий; содействия упрощению процедур торговли и инвестиций в цифровизацию и транспортную инфраструктуру; расширения торгового финансирования и привлечения прямых иностранных инвестиций для развития производственных экосистем; а также поощрения гендерного разнообразия и наращивания потенциала. В заключение один из участников дискуссии заявил, что странам, устанавливающим правила в международной торговле, следует обеспечивать справедливую и в равной степени учитывающую права всех сторон политику и рассмотреть возможность инвестиций в страны с формирующимся рынком.

14. Следующие два участника дискуссии обратили особое внимание на воздействие на мировое судоходство проблем в Красном море, включая сокращение количества проходов судов по Суэцкому каналу, которое привело к увеличению времени в пути и длительности маршрутов, а также к росту расхода топлива и увеличению выбросов углерода. Чтобы смягчить последствия кризиса, администрация Суэцкого канала ввела гибкую ценовую политику, предоставила услуги по оказанию помощи в чрезвычайных ситуациях, такие как техническое обслуживание судов и утилизация отходов, и продолжает взаимодействовать с заинтересованными сторонами. В заключение выступающие отметили, что администрация рассматривает возможность расширения и углубления канала для поддержки глобальных цепочек поставок в условиях сохраняющихся проблем.

15. Шестой участник дискуссии подробно рассказала о ресурсах ЮНКТАД для наращивания потенциала в сфере жизнестойкой морской логистики, включая специальный курс и учебные модули, руководство для портов и сопутствующие инструменты, доступные в Интернете. Она обратила особое внимание на продвигаемый ЮНКТАД поэтапный подход к созданию условий для повышения жизнестойкости портов и морских цепочек поставок и подчеркнула необходимость инициативного подхода к повышению жизнестойкости в секторе, способствующего повышению устойчивости «на этапе проектирования», т. е. включение, по умолчанию, критериев жизнестойкости и управления рисками в соответствующие планы и стратегии.

16. В ходе последовавшей дискуссии несколько делегатов рассказали о национальных проблемах в области морских перевозок, в частности о последствиях сбоев в логистике, а также о роли цифровизации в обеспечении эффективности и жизнестойкости. Один из экспертов поделился опытом инициативного управления,

например в отношении стандартизации протоколов антикризисного управления, попросил привести примеры передовой практики в решении проблем и высоко оценил усилия ЮНКТАД по наращиванию потенциала глобального сектора морских перевозок. Другой эксперт представил подробное описание усилий Доминиканской Республики в области устойчивого развития и охраны окружающей среды на морском транспорте, включая инвестиции в возобновляемые источники энергии. Несколько экспертов сообщили, что их странами поставлены цели стать региональными транспортными и логистическими центрами. Один из экспертов рассказал о технологии автономного судоходства и соответствующих положениях законодательства Российской Федерации и отметил потенциальный положительный эффект, включая снижение затрат. В заключение один из участников дискуссии высоко оценил методические материалы ЮНКТАД как полезные инструменты не только для портов, но и для других заинтересованных сторон морских перевозок.

3. Использование устойчивых и жизнестойких транспортных систем и логистики для обеспечения продовольственной безопасности

17. Участниками третьей неофициальной дискуссии стали: начальник Транспортной секции Сектора логистического обеспечения торговли; советник Отдела сельского хозяйства и сырьевых товаров Всемирной торговой организации; руководитель глобальной службы консультирования по вопросам жизнестойкости бизнеса компании «Маерск» и исполнительный управляющий директор Агентства по регулированию сертификации грузов и логистики Анголы.

18. Первый участник дискуссии рассказала о проекте нескольких отделов ЮНКТАД, направленном на укрепление продовольственной безопасности за счет использования торговой политики, транспорта и логистики и охватывающем Барбадос, Ливан, Марокко и Тринидад и Тобаго. Проект осуществляется совместно с Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна и в сотрудничестве с Экономической и социальной комиссией для Западной Азии.

19. Второй участник дискуссии рассказал о произошедших сбоях в глобальной логистике и мировой экономике, которые повлияли на торговые потоки сельскохозяйственной продукции и на мировые цены на продовольствие, а также на продовольственную безопасность, отметив при этом, что мировая торговля смягчила последствия этих сбоев, особенно в странах, зависящих от импорта. Он отметил, что последствия изменения климата создают угрозу для продовольственной безопасности в будущем и что в этой связи непрерывность мировых торговых потоков, хорошо функционирующие продовольственные и сельскохозяйственные рынки и международное сотрудничество имеют ключевое значение для продовольственного обеспечения, а также для стабильности и прозрачности продовольственных рынков.

20. Третий участник дискуссии подчеркнула важность активного управления рисками для повышения жизнестойкости глобальных цепочек поставок продовольствия, в том числе путем выявления ключевых стран-поставщиков и узких мест, а также сезонного планирования на периоды высокого спроса и подготовки продуманных планов на случай непредвиденных обстоятельств, например путем определения альтернативных маршрутов и долгосрочных стратегий диверсификации источников. В заключение она отметила необходимость партнерских отношений с поставщиками логистических услуг в интересах использования их опыта.

21. Четвертый участник рассказала о проектах в сфере логистической инфраструктуры Анголы, подчеркнув, что такая инфраструктура, включая логистические платформы и холодильники, получает поддержку в рамках государственно-частных партнерств и играет важнейшую роль в сокращении послеуборочных потерь и интеграции местных фермеров в глобальные торговые сети.

22. В ходе последовавшей дискуссии два эксперта дали высокую оценку проекту по обеспечению продовольственной безопасности. Один из делегатов подчеркнул приверженность Марокко дальнейшему сотрудничеству с ЮНКТАД в целях создания жизнестойкой цепочки поставок продовольствия и развития партнерских отношений, в частности по линии сотрудничества Юг — Юг, в интересах устойчивого развития.

Один из экспертов подчеркнул важность безопасности на море в Гвинейском заливе для обеспечения продовольственной безопасности, отметив, что в будущих исследованиях можно было бы рассмотреть концентрацию в транспорте и логистике и необходимость диверсификации, в частности за счет африканского судостроения. В этой связи представитель Секретариата сообщил о предстоящем исследовании, которое будет посвящено морскому транспорту и логистике в Африке.

4. Декарбонизация морского транспорта, энергетический переход и порты: декарбонизация сектора морских перевозок как императив и критически необходимый фактор справедливого и равноправного перехода к парадигме морских перевозок с низким или нулевым уровнем выбросов углерода

23. Участниками четвертой неофициальной дискуссии стали: технический специалист подразделения по защитным мерам Отдела морской среды Международной морской организации; руководитель Сектора логистического обеспечения торговли; старший советник по вопросам политики декарбонизации судоходства Глобального морского форума и советник Микронезийского центра устойчивого транспорта (Лондон).

24. Первый участник дискуссии представила Стратегию Международной морской организации по сокращению выбросов парниковых газов с судов, принятую в 2023 году, включая цели по сокращению выбросов, напоминание о необходимости осуществления энергетического перехода на справедливой и равноправной основе и возможные среднесрочные меры, определение которых находится на стадии обсуждения. Она рассказала о комплексной оценке воздействия этих мер на мировой флот и страны, в особенности на развивающиеся страны, малые островные развивающиеся государства и наименее развитые страны, которая была проведена в сотрудничестве с ЮНКТАД и другими экспертами.

25. Второй участник дискуссии представил основные результаты оценки воздействия, которая показала возможный рост к 2050 году расходов, связанных с морскими перевозками, и временем в пути, тогда как сценарии, предусматривающие взимание налога на выбросы углерода, оказались менее негативными. Для малых островных развивающихся государств и наименее развитых стран негативные последствия будут более выражены. В заключение он заявил, что откладывание инвестиций в низкоуглеродные виды топлива и флоты может привести к ограничению вместимости судов и росту грузовых тарифов.

26. Третий участник дискуссии обратил особое внимание на сложности, связанные с достижением нулевого уровня выбросов в морском секторе. Существующие альтернативные виды топлива отличаются более высокой стоимостью и не поддаются масштабированию. Совместные усилия, политические меры, основанные на принципе равноправия, и поддержка уязвимых стран представляются ключевыми факторами обеспечения эффективного и справедливого перехода. Выступающий выразил озабоченность по поводу распределения будущих доходов от применения потенциального механизма тарификации выбросов углерода и указал на необходимость поддержки, выходящей за пределы распределения таких доходов, например в виде наращивания потенциала и обучения.

27. Четвертый участник дискуссии подробно рассмотрел концепцию справедливого и равноправного перехода, которая требует четкого определения. Ряд стран предложил рамочные принципы, поясняющие, что такой переход должен способствовать равноправию, социальной справедливости, технологической инклюзивности, экологической эффективности и соблюдению порогового значения 1,5 °C. Участник дискуссии отметил высокую стоимость перехода; важнейшую роль устойчивого финансирования, инклюзивности, инвестиций и обучения для моряков; а также необходимость установки рамочных принципов распределения доходов от потенциального механизма тарификации выбросов углерода, чтобы никто не остался без внимания.

28. В ходе последовавшей дискуссии эксперты подчеркнули важность совместных усилий и стратегического финансирования для обеспечения справедливого и равноправного перехода и отметили роль органов государственной власти во включении морского сектора в число важнейших приоритетов соответствующих национальных планов для облегчения доступа к финансированию, в том числе климатическому. Кроме того, разработка и реализация национальных планов действий под эгидой Международной морской организации может также облегчить доступ к финансовой помощи со стороны других организаций. Представитель одной из региональных групп подчеркнул, что равноправие, справедливость и инклюзивность имеют огромное значение и что наращивание потенциала, развитие инфраструктуры, инвестиции, доступ к недорогому финансированию, передача технологий и адаптация к изменению климата должны быть на первом месте. По вопросу о мобилизации финансовых средств для перехода без подрыва конкурентоспособности морских перевозок в развивающихся странах один из участников дискуссии предположил, что при поддержке Международной морской организации возможно быстрое получение доступа к доходам от потенциального механизма тарификации выбросов углерода. В заключение эксперты отметили, что возможности, связанные с энергетическим переходом на морском транспорте, и рентабельность инвестиций могут быть значительными и что дополнительное финансирование, инвестиции в упрощение процедур торговли, адаптацию к климату и цифровизацию играют определенную роль в снижении соответствующих затрат и предотвращении потенциально непропорциональных последствий.

5. Раскрытие потенциала портов для поддержки энергетического перехода и декарбонизации морских перевозок

29. Участниками пятой неофициальной дискуссии стали: специалист по экономическим вопросам Транспортной секции Сектора логистического обеспечения торговли; директор по стратегии и коммуникациям Международной ассоциации портов и гаваней; старший менеджер по устойчивому развитию Морского и портового управления Сингапура; директор по возобновляемым и устойчивым источникам энергии, консультант по альтернативным технологиям компании «Аккра» и менеджер по оптимизации заходов в порт портового управления Танжер-Мед.

30. Первый участник дискуссии подчеркнула важность портов для энергетического перехода на морском транспорте, отметив, что страны, располагающие возобновляемыми источниками энергии, могут извлечь выгоду из связанных с ними возможностей. Она рассказала о проекте «Устойчивый интеллектуальный порт», в рамках которого ЮНКТАД прорабатывает вместе с Ганой, Маврикием и Марокко возможности, связанные с энергетическим переходом. В заключение она отметила огромное значение сотрудничества и обмена опытом, в том числе в области финансирования и технических проблем.

31. Второй участник дискуссии подробно рассказал об инициативах Международной ассоциации портов и гаваней и о сотрудничестве с Международной морской организацией в области содействия декарбонизации. В 2022 году в резолюции этой организации государствам-членам было предложено поощрять добровольное сотрудничество между портовым сектором и сектором морских перевозок, чтобы способствовать сокращению выбросов парниковых газов с судов. По словам выступающего, в число областей, требующих особого внимания, входят береговое энергоснабжение, обмен знаниями, программы поощрения, решения для обеспечения своевременного прибытия, новые виды топлива, инструмент для определения уровня готовности портов и всемирная программа устойчивого развития портов.

32. Третий участник дискуссии рассказал об усилиях по декарбонизации морских перевозок в Сингапуре, включая электрификацию портовых терминалов и новаторскую бункеровку метанолом и аммиаком. Он подчеркнул приверженность Морского и портового управления принципам устойчивого развития, инновационным технологиям, обучению, безопасности при использовании новых видов топлива, партнерским отношениям и помощи в устранении финансовых барьеров, с которыми сталкиваются малые предприятия.

33. Четвертый участник дискуссии рассказал об инициативах, направленных на содействие электрификации и энергетическому переходу в Гане, где по-прежнему наблюдается низкий уровень внедрения возобновляемых источников энергии. Порты Ганы изучают альтернативные виды топлива и другие инициативы, но проблемы сохраняются, в том числе, например, в связи с непостоянным характером генерации энергии из некоторых возобновляемых источников. Выступающий указал на необходимость проведения экономической оценки альтернативных источников энергии до перехода на них и о потенциале проекта ЮНКТАД по созданию устойчивых интеллектуальных портов для решения проблем и использования возможностей.

34. Пятый участник дискуссии подробно рассказала о стремлении порта Танжер-Мед к достижению нулевого уровня выбросов углерода к 2030 году за счет потребления низкоуглеродной энергии и инициатив, направленных на использование возобновляемых источников энергии, мер по повышению энергоэффективности, решений для обеспечения своевременного прибытия, «зеленой» сертификации и международного сотрудничества в области финансирования и знаний. Она подробно представила методы исследования, такие как расширенный анализ SWOT (сильные и слабые стороны, возможности и угрозы), применяемые для оценки положения и прогресса порта в достижении целей устойчивого развития и энергетического перехода.

35. В ходе последовавшей дискуссии один из экспертов отметил, что, несмотря на проблемы регуляторного, финансового и технического характера, Шри-Ланка, при поддержке государственно-частных партнерств и международного сотрудничества, реализует различные инициативы, направленные на использование возобновляемых источников энергии, и внедряет в главном порту Коломбо стандарты «зеленого» порта. Другой эксперт сообщил о планах Албании по экологизации порта Дурреса с упором на энергоэффективность и альтернативные виды топлива. Один из экспертов рассказал о планах Суэцкого канала по выполнению «зеленого перехода» к 2030 году. Другой эксперт сделал акцент на важности транзитных перевозок для торговли и влиянии транспортных расходов на конкурентоспособность и, отметив проблемы, с которыми сталкиваются обладающие большими запасами нефти страны при переходе к «зеленой» энергетике, подчеркнул необходимость дальнейшего обсуждения источников чистой энергии и их экономической целесообразности, а также наращивания потенциала, климатического финансирования и передачи технологий. Представитель Секретариата вновь отметил важность всех видов транспорта и уточнил, что в своей работе ЮНКТАД придерживается концепции смешанных перевозок. Представитель одной из региональных групп поинтересовался, как порты решают проблему односторонних решений в области возобновляемых источников энергии, поскольку они могут повлиять на конкурентоспособность порта, а также задал вопрос о преимуществах «зеленой» сертификации портов. В этой связи несколько экспертов подчеркнули необходимость предварительной оценки вариантов использования альтернативных источников энергии, определения их экономической целесообразности и указания источников энергии, используемых для электрификации, во избежание переноса проблемы с морских перевозок на другие сектора; они уточнили, что «зеленая» сертификация портов способствует укреплению репутации и соблюдению экологических стандартов.

6. Роль инновационного финансирования в поддержке трансформации сектора

36. Участниками шестой неофициальной дискуссии стали: руководитель Сектора инвестиционных тенденций и проблем Отдела инвестиций и предпринимательства; начальник Транспортной секции Сектора логистического обеспечения торговли; соучредитель и управляющий партнер компании «Кэпитал 2050»; вице-президент, заместитель начальника Отдела морской политики и вопросов управления Группы ЭмЭсСи («Медитеррэниан шиппинг кампани») и содокладчик Европейского экономического и социального комитета (Брюссель).

37. Первый участник дискуссии отметил, что уже более десяти лет наблюдается тенденция к уменьшению объемов международных инвестиций в портовую инфраструктуру, особенно в сегменте международного проектного финансирования, и что в настоящее время такие инвестиции находятся в стагнации. В этом отношении может помочь согласование инвестиций в порты с развитием «зеленой» энергетики и расширением инфраструктурных услуг, обусловленным ростом цифровой экономики. Выступающий указал на потенциальную проблему, связанную с высокой стоимостью капитала, и на возможность снижения стоимости финансирования за счет диверсификации групп инвесторов, а также на необходимость большей взаимосвязанности тенденций в сфере устойчивых финансовых инструментов и инвестиций в развивающиеся страны, ориентированных на цели в области устойчивого развития.

38. Второй участник дискуссии рассказала об инновационных финансовых инструментах, используемых в сфере устойчивого финансирования, в частности в контексте развития жизнестойкого и устойчивого транспортного сектора. Для эффективного использования таких инструментов необходимы прочная нормативная база, стандарты устойчивого развития, рынки капитала и совместный подход заинтересованных сторон.

39. Третий участник дискуссии обратил особое внимание на вопрос конкурентоспособности по затратам ввиду того, что менее крупные игроки сталкиваются с высокой стоимостью декарбонизации. Инвестиции из частных фондов и секьюритизация становятся популярнее традиционного банковского кредитования. Использование углеродных кредитов может стимулировать изменения за счет компенсации затрат, связанных с загрязнением, и потенциального привлечения финансирования в виде доходов от продажи будущих кредитов. В заключение выступающий заявил, что для обеспечения равных условий необходимы международные правила и стандарты на новые виды топлива, тарификация выбросов углерода и правовая определенность, способствующая росту долгосрочных инвестиций.

40. Четвертый участник дискуссии подчеркнула приверженность отрасли морских перевозок целям по декарбонизации, поставленным Международной морской организацией; а также необходимость установки единых международных стандартов на топливо и предотвращения разрозненности определений, усугубляющей неопределенность. Для раскрытия потенциала декарбонизации и энергетического перехода необходимы и оперативное принятие глобальной нормативной базы, и сертификация топлива, и «зеленое» финансирование, и цифровизация, и критерии устойчивости, и поддержка портов как энергетических центров, и механизмы тарификации. В заключение она отметила, что развивающиеся страны могут с выгодой для себя использовать возможности, открываемые генерацией энергии из возобновляемых источников.

41. Пятый участник дискуссии рассказала об основных перспективах морских перевозок и устойчивого финансирования, а также о важности социальных критериев для государственных инвестиций. Большое значение имеют инклюзивные процессы принятия решений, объединяющие государственные органы власти, гражданское общество и частный сектор, а устойчивое финансирование должно предусматривать и всесторонний учет социальных критериев. В заключение она указала на важность социальной обусловленности государственных инвестиций и соблюдения прав трудящихся и на необходимость вовлечения в диалог по этим темам тех, кого затрагивает переход, например трудящихся.

42. В ходе последовавшего обсуждения, отвечая на вопрос одного из экспертов о примерах государственно-частных партнерств в развивающихся странах, обязательствах по климатическому финансированию в рамках Парижского соглашения и испытаниях новых видов «зеленого» топлива в развивающихся странах, представитель Секретариата подробно изложил ряд примеров партнерств в портах и пояснил, что успех во многом зависит от четкого распределения рисков между государственными и частными структурами. Несколько участников дискуссии подчеркнули, что из-за конкурирующих политических приоритетов или изменений в

составе правительства выполнение обязательств по климатическому финансированию идет с отставанием и что необходимо постоянно оказывать давление и выступать за климатическое финансирование на таких площадках, как Международная морская организация. Что касается испытаний топлива, то они отметили обеспокоенность по поводу рентабельности инвестиций в развивающихся странах, важность топливной безопасности, необходимость проведения исследований, испытаний и сотрудничества для разработки стандартов на топливо до начала инвестиций, а также огромное значение стимулирования инвестиций с помощью стратегий и мер, направленных на снижение рисков.

7. Выводы, основные тезисы, рекомендации и приоритетные области дальнейшей работы: роль ЮНКТАД в создании устойчивых и жизнестойких транспортных и логистических систем

43. Участниками седьмой неофициальной дискуссии стали следующие представители Сектора логистического обеспечения торговли ЮНКТАД: начальник Секции по вопросам политики и законодательства; специалист по экономическим вопросам Секции по упрощению процедур торговли; специалист по управлению знаниями Секции развития кадровых ресурсов и начальник Транспортной секции.

44. Первый участник дискуссии подробно осветила работу ЮНКТАД по поддержке устойчивых и надежных транспортных и логистических систем. В Бриджтаунском пакте государства-члены отметили, что ЮНКТАД следует усилить поддержку разработки и введения в действие соответствующей нормативно-правовой базы, позволяющей снизить издержки торговых операций. Она рассказала об инициативах и тематических областях работы, которые способствуют сотрудничеству и синергии между тремя основными областями деятельности ЮНКТАД, и отметила такие усилия, как оценка последствий пандемии, в том числе для моряков и для коммерческих контрактов, и организация соответствующего обучения; а также оценка последствий изменения климата для портов и прибрежной транспортной инфраструктуры и адаптационного потенциала малых островных развивающихся государств и коммерческих последствий климатических рисков.

45. Второй участник дискуссии рассказала о работе ЮНКТАД, направленной на повышение жизнестойкости и устойчивости материально-технического обеспечения торговли. Она обратила особое внимание на значимость упрощения процедур торговли для повышения уровня готовности и расширения возможностей реагирования в периоды кризисов и потрясений, например с помощью инициативы «Автоматизированная система оформления грузов чрезвычайной помощи» (Automated System for Relief Emergency Consignments). В заключение она подчеркнула важность сотрудничества, например в рамках национальных комитетов по упрощению процедур торговли, и назвала другие основные инструменты и инициативы, связанные с цифровизацией, принципом «единого окна», согласованием, климатически оптимизированным упрощением процедур торговли и автоматизацией таможенных операций.

46. Третий участник дискуссии представил обзор программы «Обучение в интересах торговли» и усилий по поддержанию устойчивости и жизнестойкости портов. В числе основных инициатив были названы мероприятия по наращиванию потенциала и обучению в рамках программы управления портами, а также подготовка комплектов учебных материалов по электронной торговле и статистике, выпуск публикаций, оценка эффективности работы портов и разработка игры, построенной на определении амбиций порта — инновационного инструмента обучения, способствующего достижению целей в области устойчивого развития. В заключение он рассказал о предстоящих курсах и мероприятиях и подчеркнул важность адаптивности, обучения и инноваций.

47. Четвертый участник дискуссии рассказала о ряде основных достижений ЮНКТАД в области устойчивых и жизнестойких грузовых перевозок и логистики, включая создание центра знаний, содержащего статистику морских перевозок и более 200 страновых обзоров и ключевых показателей эффективности; и о программах технической помощи, таких как программы по устойчивым грузовым перевозкам,

устойчивым интеллектуальным портам, жизнестойкой морской логистике и управлению коридорами. В заключение она отметила новые исследования и аналитические материалы по морскому транспорту в Африке и проект технической помощи по созданию устойчивых и жизнестойких цепочек поставок продовольствия.

48. В ходе последовавшей дискуссии были затронуты четыре основные темы. Говоря о понимании проблем и подготовке цепочек поставок к будущим требованиям путем использования устойчивых и жизнестойких транспортных и логистических систем, эксперты подчеркнули, что глобальный морской транспорт и логистика, играющие роль связующего звена в цепочках поставок, сталкиваются со сложными и взаимосвязанными проблемами, усугубляемыми сбоями и нестабильностью, включая последние сбои в работе стратегически важных морских коридоров, которые усиливают воздействие существующих дезорганизующих факторов и усложняют ситуацию. В этом контексте огромное значение имеет повышение жизнестойкости и устойчивости, особенно в узких местах, в том числе в достижении продовольственной и энергетической безопасности, кроме того, сектору необходимо работать на упреждение в вопросах повышения жизнестойкости и управления рисками с участием всех заинтересованных сторон; международное сотрудничество играет важную роль в смягчении последствий сбоев с акцентом на особые потребности малых островных развивающихся государств, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и наименее развитых стран. Обсуждая декарбонизацию морских перевозок и роль портов в содействии энергетическому переходу на морском транспорте, эксперты отметили растущее значение вопроса экологической устойчивости морских перевозок и обсуждение в Международной морской организации среднесрочных мер по сокращению выбросов; а также продолжение роста объемов глобальных выбросов от международных морских перевозок, что подчеркивает необходимость неотложных действий, подкрепленных ориентированным на развитие подходом к декарбонизации и энергетическому переходу на морском транспорте. Уменьшению неопределенности и принятию своевременных инвестиционных решений в отношении более чистых видов топлива, бункеровочной инфраструктуры и флота, а также обеспечению того, чтобы ни одна страна, особенно малые островные развивающиеся государства и наименее развитые страны, не была оставлена без внимания, может способствовать четкая нормативная база для справедливого перехода с акцентом на социальные факторы, сотрудничество и долгосрочное планирование будущего работников морской отрасли. Кроме того, морской транспорт и порты играют определенную роль в осуществлении энергетического перехода: порты, особенно в развивающихся странах, обладающих потенциалом в плане генерации энергии из возобновляемых источников, потенциально могут стать глобальными энергетическими центрами, и такая трансформация открывает значительные экономические возможности, особенно в развивающихся странах; и в этой связи для оказания поддержки портам в их роли поставщиков энергии из альтернативных источников наряду с проведением оценки готовности необходимо содействовать развитию сотрудничества, инновациям и обмену передовым опытом. В числе благоприятных факторов эксперты особо отметили финансовую поддержку, наращивание потенциала, сотрудничество, партнерство и цифровые инструменты. Работа по повышению жизнестойкости и устойчивости, переходу на более чистую энергию и обеспечению декарбонизации предполагает определенные расходы, и в этом отношении особенно уязвимы развивающиеся страны, поскольку потенциально значительные вложения могут требоваться не только в форме финансовых инвестиций, но и в форме ресурсов для наращивания потенциала, развития навыков и приобретения знаний. Усилия в этой области могут быть направлены на мобилизацию необходимого финансирования, работу по наращиванию потенциала, обеспечение передачи знаний, создание условий для обмена технологиями и содействие распространению опыта и передовой практики и сотрудничеству. Финансирование и инвестиции в транспортно-логистический сектор необходимо сконцентрировать на проектах, способствующих повышению жизнестойкости, устойчивости и инклюзивности. Основными факторами поддержки стран в их усилиях по обеспечению устойчивости и повышению жизнестойкости стали расширение доступа к климатическому финансированию, инициативы по упрощению процедур торговли, государственно-частные партнерства, цифровизация и международное сотрудничество; большое значение имеет также включение

поддержки морской отрасли в национальные стратегии развития для более тесной увязки с механизмами климатического финансирования, кроме того, возможно более активное использование инновационных финансовых инструментов, таких как «зеленые» и «голубые» облигации, для преодоления разрыва между имеющимися инструментами устойчивого финансирования и отстающим трендом инфраструктурных инвестиций в развивающихся странах, особенно в таких секторах, как порты и логистика, при этом отмечается необходимость изменения баланса рисков в государственно-частных партнерствах для обеспечения их успешного развертывания. В совокупности такие усилия позволят повысить согласованность механизмов финансирования с целями по обеспечению жизнестойкости и устойчивости. В заключение, говоря о роли ЮНКТАД, эксперты отметили, что эта организация стала первопроходцем в признании роли транспорта и логистики в обеспечении глобальной торговли и выстраивании глобальных цепочек снабжения, и в этом контексте работа ЮНКТАД способствует повышению значимости взаимосвязанности цепочек поставок с транспортными и логистическими системами и оказанию помощи развивающимся странам в создании устойчивых и жизнестойких цепочек поставок. В этой связи в текущей ситуации, сопряженной с ростом числа проблем, крайне важно усилить работу в области транспорта, упрощения процедур торговли и логистики, в том числе путем выделения дополнительных ресурсов. Учитывая быстро меняющийся характер операционной среды для транспорта, логистики и цепочек поставок и проблемы, с которыми сталкиваются уязвимые страны при встраивании в глобальные транспортные и торговые сети, особенно в малых островных развивающихся государствах, развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и наименее развитых странах, которые также сталкиваются с непропорционально высокими транспортными расходами, ЮНКТАД продолжает играть важнейшую роль в оказании поддержки государствам. Благодаря научным исследованиям, данным, методическим рекомендациям и адресной помощи в наращивании потенциала и технической компетенции ЮНКТАД будет продолжать оказывать поддержку странам, особенно малым островным развивающимся государствам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и наименее развитым странам, в получении ценной информации, знаний, передовой практики, инструментов и стратегий, необходимых для повышения эффективности и производительности, устранения сбоев, снижения уязвимости и поддержки перехода к более экологичным, устойчивым и жизнестойким транспортным и логистическим системам. Такая поддержка особенно важна в условиях взаимосвязанных глобальных проблем или поликризисов и соответствует итогам Глобального форума по цепочкам поставок. Важную роль играет целостный подход ЮНКТАД и ее приверженность таким усилиям, и их следует укреплять, чтобы способствовать обеспечению всем странам возможности на равных участвовать в трансформации морского сектора, направленной на повышение устойчивости и жизнестойкости, и извлекать выгоды из процесса, ориентированного на развитие и инклюзивный рост.

49. Председатель подытожил основные вопросы, рассмотренные в ходе дискуссий, отметив связь с итогами Глобального форума по цепочкам поставок и подчеркнув, что в процессе обсуждения особое внимание уделялось необходимости комплексного и сквозного подхода к созданию жизнестойких и устойчивых цепочек поставок, опирающегося на эффективные, низкоуглеродные и надежные транспортные и логистические системы. Кроме того, в ходе дискуссий была отмечена важность сотрудничества и поддержки в международном сообществе, включая правительства, промышленность, финансовые организации и все соответствующие заинтересованные стороны, в деле обеспечения устойчивости и жизнестойкости систем грузовых перевозок на всех видах транспорта, но в особенности в морском секторе. Председатель подчеркнул, что эта сессия позволила обратить особое внимание на важность подготовки транспорта и логистики к будущим требованиям для обеспечения глобальных цепочек поставок и торговли будущего.

II. Организационные вопросы

A. Выборы должностных лиц

(Пункт 1 повестки дня)

50. На своем первом пленарном заседании 23 октября 2024 года рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли избрало г-на Сумбуэ Антаса (Вануату) своим Председателем и г-на Соху Мохамеда Сарвата Абделаиза Мансура (Египет) — заместителем Председателя-Докладчиком.

B. Утверждение повестки дня и организация работы

(Пункт 2 повестки дня)

51. На своем первом пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли постановило также утвердить предварительную повестку дня сессии, содержащуюся в документе TD/B/C.I/МЕМ.7/31. Повестка дня была следующей:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Морской транспорт во времена поликризиса.
4. Утверждение доклада о работе совещания.

C. Утверждение доклада о работе совещания

(Пункт 4 повестки дня)

52. На своем заключительном пленарном заседании 24 октября 2024 года рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли поручило заместителю Председателя-Докладчику подготовить под руководством Председателя окончательный текст доклада после завершения сессии.

Приложение

Участники

1. В работе сессии приняли участие представители следующих государств — членов Конференции:

Албания	Коморские Острова
Ангола	Конго
Бангладеш	Ливан
Барбадос	Мадагаскар
Бразилия	Марокко
Буркина-Фасо	Объединенные Арабские Эмираты
Вануату	Пакистан
Венесуэла (Боливарианская Республика)	Перу
Гайана	Российская Федерация
Гамбия	Самоа
Гондурас	Сингапур
Доминиканская Республика	Того
Египет	Тринидад и Тобаго
Зимбабве	Турция
Ирак	Филиппины
Испания	Шри-Ланка
Йемен	Эфиопия
Китай	Ямайка
Колумбия	

2. На сессии были представлены следующие межправительственные организации:

Европейский союз
Межправительственный постоянный комитет по судоходству.

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

Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций
Международная морская организация
Организация Объединенных Наций по промышленному развитию
Всемирный почтовый союз
Группа Всемирного банка
Всемирная торговая организация.

4. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:

Общая категория

Международная торговая палата
Международная сеть стандартизации дипломов о высшем образовании
Камерунская организация развития международного экономического сотрудничества
Ассоциация НПО «Виляж Свисс».

Специальная категория

Международная ассоциация портов и гаваней
Международная федерация экспедиторских ассоциаций
Международная ассоциация женщин в судоходстве и торговле.

* В этом списке указаны зарегистрировавшиеся участники. Список участников см. в документе TD/B/C.I/MEM.7/INF.11.