



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

Distr.: General
15 September 2014
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
Третья сессия
Женева, 24–26 ноября 2014 года
Пункт 3 предварительной повестки дня

**Малые островные развивающиеся государства:
проблемы в сфере транспорта и логистического
обеспечения торговли**

Записка секретариата ЮНКТАД

Резюме

Малые островные развивающиеся государства (МОРАГ) представляют собой разнообразную группу островных стран, которым присущи некоторые общие черты и слабые стороны, такие как их изолированность и географическая удаленность, а также малые размеры экономики, территории и численности населения. Все вместе эти факторы свидетельствуют о важном значении хорошо функционирующих, надежных, устойчивых и жизнеспособных транспортных систем, в частности морских и воздушных, для развития и жизнеобеспечения МОРАГ. В этом контексте и опираясь на активизирующиеся усилия международного сообщества по содействию реализации программы устойчивого развития этих государств, ЮНКТАД уделяет все большее внимание решению проблем в области транспорта и торговой логистики, с которыми сталкиваются МОРАГ. В числе мероприятий в этой области можно назвать включение специальной главы в ежегодный выпуск "Обзор морского транспорта" за 2014 год (готовится к печати), которая посвящена изменениям, произошедшим в секторе морских перевозок МОРАГ, проведение 11 июля 2014 года специального совещания экспертов по теме "Решение проблем в области транспорта и торговой логистики малых островных развивающихся государств: Конференция в Самоа и задачи на последующий период"; а также внесение вклада в работу третьей Международной конференции по малым островным развивающимся государствам (Конференция в Самоа) в виде подготовки предметного доклада по теме:

GE.14-16183 (R) 211014 241014



* 1 4 1 6 1 8 3 *

Просьба отправить на вторичную переработку



"Closing the Distance: Partnerships for Sustainable and Resilient Transport Systems in SIDS" ("Сокращение расстояния: партнерские союзы в интересах обеспечения устойчивости и жизнеспособности транспортных систем в МОРАГ" (готовится к выпуску).

В этом документе описаны некоторые ключевые проблемы в области транспорта и торговой логистики, с которыми сталкиваются МОРАГ, и определены направления возможной будущей деятельности по решению этих проблем, а также рассматриваются потенциальные возможности. Высказанные соображения призваны обогатить обсуждение на совещании и стимулировать дискуссии с целью определения дальнейших направлений деятельности, в частности в свете итогов Конференции в Самоа и повестки дня в области развития на период после 2015 года.

Введение

1. МОРАГ¹ представляют собой группу островных стран, отличающихся друг от друга по географическому положению, площади, численности населения и размерам рынка, объему валового внутреннего продукта (ВВП) и уровню развития. Вместе с тем, несмотря на эти различия, МОРАГ присущи некоторые общие черты, позволяющие отнести их к особой модели устойчивого развития². В частности, речь идет об их изолированности и географической удаленности, а также небольших размерах экономики, численности населения и территории. Как следствие этого в случае МОРАГ можно отметить наличие обширных территориальных вод и исключительных экономических зон, высокую концентрацию экспорта, высокую степень открытости для международной торговли, серьезную зависимость от импорта, существенную уязвимость к воздействию внешних потрясений и деградации окружающей среды и угроз, в частности стихийных бедствий или чрезвычайных ситуаций. МОРАГ угрожают факторы, влияющие на изменение климата, в частности повышение уровня моря и экстремальные погодные условия.

2. Поскольку МОРАГ являются островными государствами, жизненно важное значение для них имеют нормально функционирующие надежные транспортные системы, в частности системы морских и воздушных перевозок. Каналами жизнеобеспечения для этих государств являются морские порты и аэропорты, особенно с учетом того, что эти страны при удовлетворении значительной части своих потребностей в сфере потребления, в частности продовольственных и энергетических, сильно зависят от импорта, в котором высока транспортная составляющая. Если в общем объеме мировой торговли товарами на морской транспорт приходится почти 80%, то среди МОРАГ его доля еще выше. Морской транспорт главным образом используется для перевозки грузов, а воздушный транспорт в основном – для перевозки пассажиров и туристов и для внутренних перевозок и передвижения между островами.

3. Учитывая особое положение МОРАГ и связанные с ним проблемы в области устойчивого развития, учреждения системы Организации Объединенных Наций предпринимают усилия для снижения степени их уязвимости. На Конференции Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию в 1992 году, известной как Встреча на высшем уровне "Планета Земля", МОРАГ были выделены в отдельную группу развивающихся стран с особыми экономическими, социальными и экологическими факторами уязвимости.

¹ Для целей настоящего документа и, если не указано иное, под этим термином подразумеваются нижеследующие 29 государств, отнесенных ЮНКТАД к категории МОРАГ. Карибский бассейн: Антигуа и Барбуда, Багамские Острова, Барбадос, Гренада, Доминика, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия, Тринидад и Тобаго, Ямайка; Тихий океан: Вануату, Кирибати, Маршалловы Острова, Науру, Палау, Папуа-Новая Гвинея, Самоа, Соломоновы Острова, Тонга, Тувалу, Федеративные Штаты Микронезии и Фиджи; Индийский океан и Западная Африка: Кабо-Верде, Коморские Острова, Маврикий, Мальдивские Острова, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова и Тимор-Лешти.

² См., в частности, R. Read, Trade, Economic Vulnerability, Resilience and the Implications of Climate Change in Small Island and Littoral Developing Economies, ICTSD Issue Paper No. 12, June 2010; L. Briguglio and W. Galea, 2003, Updating and Augmenting the Economic Vulnerability Index, Occasional Paper by the Islands and Small States Institute of the University of Malta.

В 1994 году была окончательно доработана и принята Программа действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств (Барбадосская программа действий). В 2005 году она была пересмотрена и преобразована в соответствии с Маврикийской стратегией по дальнейшему осуществлению Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств. В сентябре 2014 года состоявшаяся в Самоа третья Международная конференция по малым островным развивающимся государствам предоставила международному сообществу новую возможность снова проанализировать факторы уязвимости МОРАГ в свете меняющихся глобальных условий и нового понимания, в том числе в связи с последствиями неустойчивости климата и его изменения.

4. Воспользовавшись этой возможностью и в соответствии со своим самым последним Дохинским мандатом, согласно которому ЮНКТАД поручено "консультировать МОРАГ по вопросам разработки и осуществления политики в целях решения их специфических проблем в области торговли и торговой логистики в увязке с факторами их удаленности и географической изолированности" (см. пункт 56 j); см. также пункты 6 и 48), ЮНКТАД провела ряд мероприятий для содействия реализации транспортной программы МОРАГ. К этим мероприятиям относятся включение специальной главы в выпуск ежегодного издания "Обзор морского транспорта" за 2014 год (готовится к печати), которая посвящена сектору морских перевозок МОРАГ, и проведение специального совещания экспертов по теме "Решение проблем в области транспорта и торговой логистики малых островных развивающихся государств: Конференция в Самоа и задачи на последующий период". Состоявшееся 11 июля 2014 года совещание предоставило возможность обсудить конкретные проблемы МОРАГ в области транспорта и изучить пути обеспечения их более глубокого понимания и эффективного решения. Выводы, сделанные по итогам этого совещания³, послужили информационной основой для вклада ЮНКТАД в Конференцию в Самоа в виде предметного доклада по теме: "Closing the Distance: Partnerships for Sustainable and Resilient Transport Systems in SIDS" ("Сокращение расстояния: партнерские союзы в интересах обеспечения устойчивости и жизнеспособности транспортных систем в МОРАГ" (готовится к выпуску).

5. С учетом этого и, в частности, результатов дискуссий, состоявшихся на специальном совещании экспертов в июле 2014 года⁴, а также материалов, подготовленных ЮНКТАД для Конференции в Самоа, в этом документе описаны некоторые ключевые стоящие перед МОРАГ проблемы, связанные с транспортом и торговой логистикой, и определены направления возможной будущей деятельности по решению этих проблем и изучению потенциальных возможностей. Этот документ подготовлен с целью стимулирования дискуссий на совещании и определения дальнейших направлений деятельности в свете итогов Конференции в Самоа и повестки дня в области развития на период после 2015 года.

³ Ad Hoc Expert Meeting on Addressing the transport and trade-logistics challenges of the Small Islands Developing States: Samoa Conference and beyond, Summary of Discussions and Outcomes, UNCTAD/DTL/TLB/2014/3.

⁴ Тексты выступлений и документы размещены по адресу <http://unctad.org/en/pages/MeetingDetails.aspx?meetingid=586>.

I. Основные проблемы в области транспорта и торговой логистики, с которыми сталкиваются малые островные развивающиеся государства

6. Небольшие размеры, удаленность и изолированность МОРАГ создают серьезные проблемы в области транспорта и торговой логистики и подрывают их способность достигать цели в области устойчивого развития. Хотя специфические факторы уязвимости этих стран в области транспорта были признаны десятки лет назад, на сегодняшний день они проявляются еще четче и дополнительно усугубляются такими одновременно развивающимися тенденциями, как глобализация, деградация окружающей среды, изменение климата и ограниченность финансовых ресурсов для развития инфраструктуры и технического обслуживания. Применительно к морским перевозкам соответствующие проблемы отражаются, среди прочего, на транспортных услугах, транспортных расходах, инфраструктуре и оборудовании портов, а также на рынках и операциях.

A. Морские перевозки

1. Грузопотоки и их несбалансированность

7. Небольшие объемы грузов МОРАГ ограничивают их возможность достижения экономии за счет масштаба или привлечения судоходных компаний и инвесторов. Они вынуждены использовать более мелкие суда, в результате чего расходы в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) выше, чем в случае крупных судов. В сочетании с относительно небольшими и несбалансированными объемами импорта и экспорта фактор удаленности, который вынуждает использовать длинные и обходные транспортные маршруты, может существенно влиять на транспортные расходы⁵. Вместе с тем серьезная несбалансированность торговли также создает операционные трудности и приводит к повышению расходов. В этом контексте экономические факторы эксплуатации судов (размер судна по отношению к объему груза, требуемая частота рейсов, протяженность маршрута, скорость судна, физические ограничения в отношении размера судов в портах и времени пребывания в портах) и взаимосвязанность соответствующей инфраструктуры, строений и оборудования морских портов могут в комплексе повышать расходы на перевозки и импорт и снижать конкурентоспособность экспорта.

2. Доступ к глобальным сетям морских перевозок

8. Участие в глобальной торговле в значительной степени зависит от способности страны использовать надежные и экономичные транспортные маршруты, связывающие региональных и мировых торговых партнеров. Положение страны в глобальной сети линейного судоходства во многом зависит от факторов, которые определяют уровни транспортных издержек. К ним, в част-

⁵ За исключением Тринидада и Тобаго, Сейшельских Островов, Папуа-Новой Гвинеи и Соломоновых Островов, стоимостной объем импорта во много раз превышает стоимостной объем экспорта. Имеющаяся информация свидетельствует об аналогичной ситуации при использовании весовых данных. По оценкам ЮНКТАД, общий объем выгруженных грузов в 2013 году в развивающихся странах Океании (т.е. тихоокеанских МОРАГ) составил 13,1 млн. т, что почти в два раза больше объема погруженных грузов (7,5 млн. тонн). (Обзор морского транспорта, 2014 год (готовится к выпуску), глава 1.)

ности, относятся: географическое положение, размеры внутренней территории и гарантированный грузооборот, а также характеристики портов и общие нефизические аспекты, в том числе эффективность, обработка грузов и основная нормативная база. Индекс обслуживания линейным судоходством ЮНКТАД, рассчитываемый с 2004 года, служит иллюстрацией тех трудностей, с которыми сталкиваются МОРАГ при выходе на региональные и глобальные рынки. Подтверждением наличия у них серьезных транспортных проблем является то, что МОРАГ занимают крайне низкую позицию согласно этому индексу⁶.

9. МОРАГ весьма удалены от основных мировых рынков, находящихся в Азии, Северной Америке, Северной Европе, Средиземноморье, Западной Азии и на Индийском полуострове. Средневзвешенное расстояние от этих рынков до МОРАГ Карибского бассейна составляет около 8 200 км, а до МОРАГ Тихоокеанского региона – около 11 500 км. Такая удаленность является важным фактором, порождающим более высокие транспортные расходы в этих государствах. Поскольку МОРАГ оказываются в стороне от основной сети судоходных путей, связывающих эти рынки, их обслуживают, прежде всего, судами, курсирующими по морским маршрутам "север–юг", проходящим через крупные узловые стыковочные или перевалочные центры контейнерного "конвейера" перевозок в направлении "восток–запад". В частности, в силу меньших объемов контейнерных перевозок на маршрутах "север–юг" на них используются суда меньшего размера, что соответственно повышает издержки в расчете на ДФЭ.

3. Внутренние межостровные морские перевозки

10. Хотя стыкуемость международных и региональных транспортных систем важна для всех МОРАГ, внутреннее межостровное транспортное сообщение имеет не менее важное значение не только для доступа к удаленным островам, раскинувшимся на огромные расстояния, но и для обслуживания таких секторов экономики, как туризм, рыболовство и сельское хозяйство. Например, во многих странах Тихоокеанского региона суда на маршрутах внутреннего межостровного сообщения, особенно с удаленными островами, ходят редко, и график их рейсов не отличается надежностью. Это негативно сказывается на производственном потенциале островов и их возможностях получать доход, поскольку одним из важнейших факторов является постоянный доступ к рынкам. Отсутствие необходимого морского транспортного сообщения ограничивает возможности жителей островов генерировать доходы, необходимые для оплаты таких транспортных услуг, а редкое и ненадежное морское сообщение повышает риски для безопасности пассажиров и грузов и транспортные расходы для удаленных островов. В таких условиях в свою очередь ограничиваются и возможности социального взаимодействия; доступ к услугам в области образования, здравоохранения и развития предпринимательства; а также способность

⁶ ЮНКТАД подсчитала теоретическое минимальное количество перевалок, необходимых для перевозки одного контейнера между парами стран при отсутствии прямого сообщения между ними. Для МОРАГ Карибского бассейна минимальное среднее количество перевалок, необходимых для перевозки одного контейнера из стран Карибского бассейна в Европу, составляет 0,8; в Северную или Южную Америку – 0,9; в Азию – 1,3; в Африку – 1,9; в Тихоокеанский регион – 2,3. Среднее количество необходимых перевалок при перевозке контейнеров из МОРАГ Африки и Индийского океана в Африку, Азию, Европу, Северную и Южную Америку и Тихоокеанский регион составляет соответственно 1,1; 1,1; 1,5; 1,9 и 2,4. По оценкам ЮНКТАД, при отгрузке контейнеров из Тихоокеанского региона в Азию, Северную и Южную Америку, Европу и Африку в среднем необходимо соответственно 0,5; 1,0; 1,8; 2,2 и 2,3 перевалки.

государственных учреждений реализовывать программы и развивать социальную инфраструктуру на удаленных островах. Соответственно возрастают и цены на основные товары и тормозится производство и сбыт местных продуктов, например таких, как копра, фрукты, овощи, рыба и изделия кустарного промысла.

11. Для решения этих проблем используются схемы франчайзинга⁷, например в Тихоокеанском регионе. Эти схемы, позволяющие правительствам заключать контракты с частными операторами на предоставление конкретным группам населения услуг по межостровным морским перевозкам оговоренного качества, с разной степенью успеха применяются в странах Тихоокеанского региона⁸.

4. Высокая степень зависимости от импорта энергоносителей

12. МОРАГ сильно зависят от импорта ископаемых видов топлива; большинство из них ежегодно тратят на него более 30% своих валютных поступлений⁹. Кроме того, ввиду существенного повышения цен на нефть за последнее десятилетие и вероятного сохранения устойчиво высокого уровня цен в долгосрочной перспективе¹⁰ растут коллективные расходы островных государств¹¹. С учетом географических условий МОРАГ транспортный сектор оказывается одним из самых быстрорастущих потребителей нефти.

13. На долю транспортного сектора приходится около 70% общего объема потребления импортируемого топлива в Тихоокеанском регионе, а морской транспорт является главным потребителем топлива в некоторых островных странах этого региона¹². Например, в Тувалу 38% общего объема импортируемого топлива, или 64% общего объема транспортного топлива, в 2012 году использовались для морских перевозок¹³. Это ложится тяжким бременем на национальные валютные поступления и государственный бюджет и создает для МОРАГ угрозу серьезного роста и нестабильности цен на энергоносители. В свою очередь растут транспортные и логистические расходы со всеми вытекающими из этого последствиями для производственного сектора МОРАГ¹⁴. Хотя возобновляемые источники энергии, такие как энергия солнца, биомассы и ветра, уже используются в ряде МОРАГ и в некоторых секторах, они нуждаются в дальнейшем развитии в целях обеспечения более устойчивого подхода к выработке и использованию энергии в МОРАГ. В этой связи в проекте итогового документа третьей Международной конференции по малым островным раз-

⁷ Подробнее см. готовящийся к выходу документ ЮНКТАД, *op. cit.*

⁸ См. "Selected Policy Issues in Inter-island Shipping", записка секретариата Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), TD/EGM.1/2011/INF/5, имеется в Интернете по адресу <http://www.unescap.org/ttdw/MCT2011/EGM/EGM1-INF5.pdf>.

⁹ The Small Island Developing States Sustainable Energy Initiative – SIDS DOCK Briefing Note, имеется в Интернете по адресу http://www.gov.gd/egov/pdf/SIDS_DOCK_doc.pdf.

¹⁰ UNCTAD, 2010, Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation, Technical Report, UNCTAD/DTL/TLB/2009/2, 1 April.

¹¹ Все островные государства вместе взятые ежедневно тратят на покупку более 900 000 баррелей нефти свыше 67 млн. долл. (при цене 75 долл. за баррель), 90 млн. долл. (100 долл. за баррель), 108 млн. долл. (125 долл. за баррель) и 126 млн. долл. (140 долл. за баррель). SIDS DOCK Briefing Note, см. сноску 10.

¹² A Newell et al., 2014, Turning the Tide: The need for sustainable sea transport in the Pacific, <http://www.mace.manchester.ac.uk/our-research/centres-institutes/tyndall-manchester/conferencesandseminars/>.

¹³ Ibid.

¹⁴ ЮНКТАД, 2010 год, *op. cit.*

вивающимся государствам (A/CONF.223/3, пункт 47) признается, что эта зависимость от импортируемых ископаемых видов топлива является одним из главных источников уязвимости, и отмечаются усилия МОРАГ по обеспечению устойчивого энергоснабжения, в том числе в рамках Барбадосской декларации о достижении цели устойчивой энергетики для всех в малых островных развивающихся государствах. Региональным и международным банкам развития, системе Организации Объединенных Наций, Международному агентству по возобновляемым источникам энергии и развитым странам-партнерам настоятельно рекомендуется активнее оказывать поддержку МОРАГ по вопросам финансирования, наращивания потенциала и передачи технологий для достижения целей устойчивого энергоснабжения.

5. Структуры рынка морских перевозок

14. На глобальном уровне линейное судоходство является отраслью с высокой степенью концентрации, в которой на долю 10 крупнейших компаний приходится 60% провозной способности мирового контейнерного флота, а 20 основных компаний контролируют около 80%¹⁵. В связи с перевозками в МОРАГ выражается обеспокоенность по поводу антиконкурентной практики, в том числе сговора, при установлении фрахтовых ставок¹⁶. В Тихоокеанском регионе правительства Маршалловых Островов, Федеративных Штатов Микронезии и Палау, а также островов Сайпан и Гуам, создали Микронезийскую комиссию по морским перевозкам. Она ограничивает выход на рынок морских перевозок для поощрения и развития экономичной, надежной, безопасной и скоординированной системы, удовлетворяющей спрос на международные торговые морские перевозки в трех островных государствах Микронезии. Аналогичным образом Центрально-тихоокеанская комиссия по морским перевозкам (Кирибати, Маршалловы Острова, Науру и Тувалу) начала свою работу 1 января 2014 года после ее официального учреждения 4 августа 2010 года¹⁷. Цель этой Комиссии – обеспечение устойчивых торговых морских перевозок с учетом общих интересов и потребностей для достижения общественного благосостояния соответствующих общин за счет контролируемой конкуренции¹⁸. Однако в двух исследованиях островных государств Тихоокеанского региона ставится под сомнение необходимость таких механизмов и/или их приемлемость¹⁹.

¹⁵ ЮНКТАД, 2013 год, "Обзор морского транспорта, 2013 год", таблица 2.5.

¹⁶ Например, Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна при рассмотрении публикации "Maritime sector and ports in the Caribbean: the case of CARICOM countries" (2009) отметила, что "ценовые механизмы олигополистической квазимонополистической структуры поставщиков услуг морских перевозок приводят к завышению цен на услуги, что подрывает конкурентоспособность экспортной продукции". RJ Sanchez and G. Wilmsmeier, *Maritime sector and ports in the Caribbean: The case of CARICOM countries*, CEPAL – Series Recursos naturales e infraestructura, No. 140.

¹⁷ См. <http://www.spc.int/en/component/content/article/216-about-spc-news/1604-central-pacific-shipping-commission-special-general-meeting.html>.

¹⁸ Secretariat of the Pacific Community, *Regional Maritime Programme*, доступно по адресу http://www.spc.int/maritime/index.php?option=com_content&task=view&id=204&Itemid=1. Подробнее см. <http://rmipa.com/wp-content/uploads/2013/10/CPSC-Overview.pdf>.

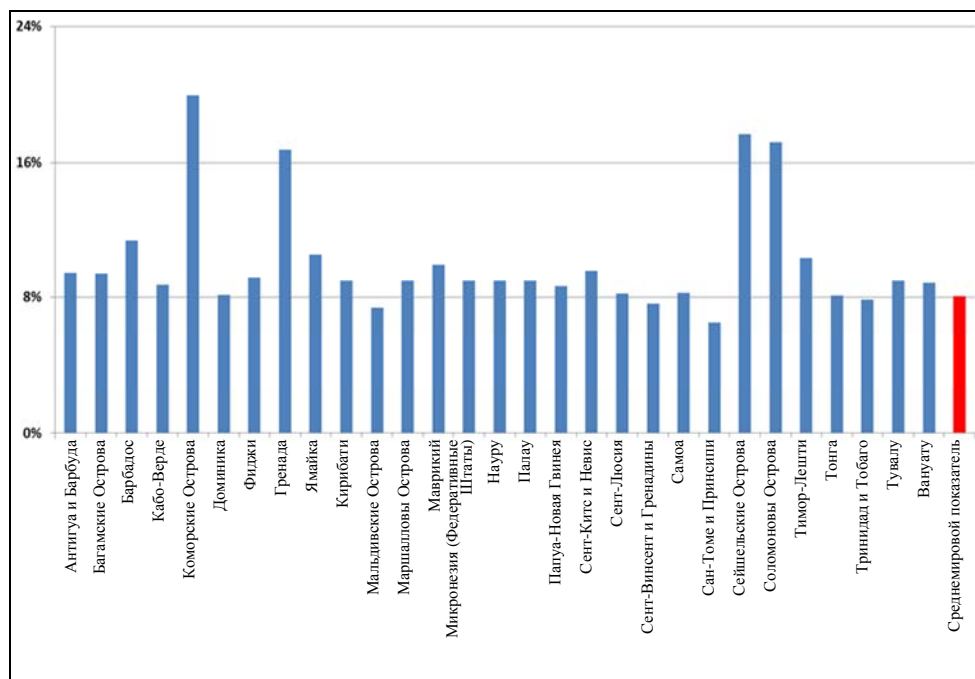
¹⁹ Australian Agency for International Development (AusAID), 2004, *Pacific Regional Transport Study, Country Reports*; и Asian Development Bank, 2007, *Oceanic Voyages: Aviation and Shipping in the Pacific Region*, <http://www.adb.org/publications/oceanic-voyages-aviation-and-shipping-pacific-region>.

6. Фрахтовые ставки и транспортные расходы

15. Низкие издержки морских перевозок имеют важнейшее значение для торговли, особенно в развивающихся странах, где стоимость международных перевозок как один из барьеров для международной торговли часто может превышать уровень таможенных пошлин²⁰. В случае МОРАГ, как правило, фрахтовые ставки на перевозку импортируемых ими товаров относительно выше из-за особых характеристик и факторов уязвимости этих стран, в частности таких, как удаленность, небольшие размеры и изолированность. Согласно оценкам ЮНКТАД (см. диаграмму 1), средний показатель расходов, включенных в выборку МОРАГ на международные перевозки за десятилетний период 2004–2013 годов в процентах от стоимостного объема их импорта, составляет около 10%, что на два процентных пункта выше среднемирового уровня (8,1%). По оценкам, выше всего эта доля на Коморских Островах (20,2%), затем следуют Сейшельские Острова (17,9%), Соломоновы Острова (17,4%) и Гренада (17%). Совокупные фрахтовые расходы МОРАГ составили в 2013 году 4,1 млрд. долл., что на 60% выше, чем в 2005 году²¹.

Диаграмма 1

Средняя доля расходов на международные перевозки в процентах от стоимостного объема импорта, 2004–2013 годы



Источник: Оценки ЮНКТАД, "Обзор морского транспорта, 2014 год", глава 6, готовится к выпуску.

²⁰ ЮНКТАД, 2010 год, op. cit.

²¹ ЮНКТАД, публикация готовится к выпуску, op. cit.

В. Инфраструктура и оборудование морских портов

1. Инфраструктура

16. Возраст некоторых элементов портовой инфраструктуры и сооружений, нередко в сочетании с низким качеством эксплуатационного обслуживания, порой ставит под угрозу их техническую пригодность. Приходится вводить ограничения на размеры судов, швартующихся у портовых причалов, и/или весовые ограничения для грузов и транспортных средств. Техническое состояние инфраструктуры может требовать дорогостоящих восстановительных или ремонтных работ. Как правило, эту проблему нельзя решить за счет перемещения конкретного объекта. Объекты портовой инфраструктуры ряда МОРАГ соорудились еще до появления контейнерных перевозок. Следовательно, погрузочные эстакады, планировка и расположение терминалов, в том числе пространство, выделенное для складирования и хранения грузов, не всегда соответствуют требованиям быстрой обработки контейнеров.

17. Надлежащее техническое обслуживание портовой инфраструктуры требуется для того, чтобы состояние объектов инфраструктуры позволяло предоставлять услуги, для которых она создавалась, а также для того, чтобы не допустить быстро ее ухудшения из-за постоянного переноса ремонтно-эксплуатационных работ. В рамках большинства проектов, финансируемых за счет субсидий или займов, ответственность за ремонт и периодическое техническое обслуживание лежит на принимающих портах или странах, однако техническое обслуживание может требовать больших затрат, а средств зачастую не хватает.

18. Рост туризма привел к увеличению спроса на круизные суда. При отсутствии специальных причальных сооружений круизным судам, как правило, разрешается в приоритетном порядке швартоваться у грузовых причалов. Это тормозит обработку грузов, что увеличивает расходы на импорт и снижает конкурентоспособность экспорта. Желательно также разделять грузовые и пассажирские услуги по соображениям безопасности, удобства, эстетичности и местоположения; в некоторых случаях страны выделяют под пассажирские терминалы менее периферийные зоны.

19. Во многих МОРАГ подходные каналы, якорные стоянки и портовые территории наиболее уязвимы в случае морских аварий, например когда суда садятся на мель, тонут или же сталкиваются друг с другом или врезаются в объекты портовой инфраструктуры. Такая уязвимость объясняется тем, что узкие подходные каналы могут блокироваться севшим на мель или затонувшим судном. Кроме того, если в порту только один грузовой причал, его повреждение или выход из строя, например из-за разрушения обломками потерпевшего крушения судна, повлечет серьезные экономические последствия. С такими авариями также связан риск разлива нефти (бункерного топлива или перевозимой партии груза)²², при этом ограниченные технические и финансовые ресурсы МОРАГ не позволяют им убирать с места аварии затонувшие или поврежденные суда.

²² См. UNCTAD, 2012, *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers* (UNCTAD/DTL/TLB/2011/4).

2. Оборудование

20. Для оперативной обработки контейнеров необходимо надлежащее оборудование, позволяющее перемещать контейнеры от борта судна на контейнерную площадку, по контейнерной площадке или за пределы территории порта. При перемещении контейнеров задействованы различные подсистемы, функциональные возможности которых необходимо согласовывать и синхронизировать для недопущения задержек и обеспечения максимальной эффективности. Помимо наличия надлежащего оборудования еще одна проблема связана с техническим обслуживанием специального оборудования и возникает из-за отсутствия необходимых финансовых средств, запасных частей и надлежащих планов технического обслуживания и/или местного квалифицированного персонала по техническому обслуживанию. Необходимо разрабатывать надлежащие графики технического обслуживания, иметь достаточный резерв запасных частей²³, выделять средства на техническое обслуживание и обеспечивать должную профессиональную подготовку персонала по техническому обслуживанию.

3. Финансовые ограничения

21. Финансирование является важнейшей проблемой при развитии, восстановлении и техническом обслуживании портовой инфраструктуры и портовых объектов. Суть этой проблемы заключается в ограниченных финансовых ресурсах, особенно ввиду того, что МОРАГ часто имеют высокую задолженность и, поскольку они относятся к странам со средним уровнем дохода, ограниченный доступ к льготным займам и ресурсам.

22. К источникам средств для капиталовложений в инфраструктуру относятся: государственные бюджетные средства (текущие доходы или государственные займы), официальная помощь в целях развития (включая льготные кредиты и субсидии)²⁴, средства частного сектора и эти ресурсы в том или ином сочетании. Во многих случаях на развитие, восстановление и техническое обслуживание морской инфраструктуры из государственного бюджета выделяются крайне ограниченные средства.

С. Туризм: воздушный транспорт и круизные маршруты

23. Невозможно переоценить важное значение сектора туризма для экономики МОРАГ и его тесных связей с транспортом. Туризм является основным источником экспортных поступлений для всех МОРАГ, и в среднем на его долю

²³ Эта проблема возникает также из-за того, что различные доноры могут предоставлять оборудование разных марок, к которому требуются разные комплекты запасных частей, что затрудняет совместимость запчастей.

²⁴ Официальную помощь в целях развития оказывает ряд таких организаций, как: Азиатский банк развития, Всемирный банк, Международная финансовая корпорация, Европейский инвестиционный банк, Австралийская программа помощи, Европейская комиссия, Французское агентство развития, Германское агентство по международному сотрудничеству, Японское агентство по международному сотрудничеству, а также правительство Новой Зеландии (Новозеландская программа помощи). Strengthening Inter-island Shipping in Pacific Island Countries and Territories, Background Paper 1, 10 July 2013, Совещание высокого уровня по улучшению межостровных морских перевозок и логистики в тихоокеанских островных странах. Организаторы: Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, 23–25 июля 2013 года, Сува, Фиджи.

приходится около 30% всех рабочих мест и до 50% ВВП²⁵. Экспорт услуг туризма²⁶ в МОРАГ достиг в 2012 году 24 млрд. долл., что составляет более 50% совокупного стоимостного объема услуг этих стран. Показатели числа туристов, прибывающих воздушным транспортом, особенно высоки в МОРАГ Карибского бассейна (около 5,7 млн. пассажиров в 2011 году), а также на Маврикии, Сейшельских Островах и в Кабо-Верде. Такой активный пассажиропоток объясняется наличием прямых рейсов между МОРАГ Карибского бассейна, Маврикием, Сейшельскими Островами, Кабо-Верде и их торговыми партнерами²⁷.

24. Вместе с тем высокая стоимость воздушных перевозок может ударить по притоку туристов и денежных поступлений, поскольку цена является важным фактором, влияющим на выбор туристов. Одно исследование, в котором проводилась оценка конкурентоспособности островов как туристических направлений, показало, что стоимость поездки (в которую входит стоимость перелета и проживания в трех- и четырехзвездочных отелях) является ключевым фактором, определяющим спрос на туристические поездки в МОРАГ²⁸. С точки зрения внутреннего спроса на воздушные перевозки и туристические услуги высокие цены в сочетании с высоким уровнем бедности, который широко отмечается в МОРАГ Тихоокеанского региона и некоторых МОРАГ Индийского океана и Западной Африки, затрудняют стимулирование внутреннего спроса на туристические услуги. Сокращение объема перевозок подрывает финансовую жизнеспособность чрезвычайно капиталоемких транспортных средств, оборудования и инфраструктуры аэропортов. Отсутствие надлежащей модернизации и технического обслуживания инфраструктуры воздушного транспорта в свою очередь приводит к повышению цены авиабилетов и в большинстве МОРАГ затрудняет развитие авиамаршрутов.

25. Ряд МОРАГ принимает меры по преодолению проблем транспортного сообщения и стоимости дальних и дорогостоящих перелетов с несколькими пересадками путем установления прямого сообщения со странами происхождения туристов и эффективного использования дешевых чартерных рейсов, на которых в расчете на одного пассажира потребляется меньше топлива²⁹. Кроме того, некоторые МОРАГ эффективно используют региональное воздушное сообщение. В странах Карибского бассейна такие региональные авиакомпании, как "Ливордз айленд эйр транспорт", играют ключевую роль во внутрикарибском туризме, обслуживая весь регион Карибского бассейна, а также обеспечивая заграничные перелеты в этот регион и из него. МОРАГ Индийского океана и Западной Африки обеспокоены тем, что фрагментация авиатранспортного сектора и туристических рынков может отразиться на региональной конкурентоспособности. В этой связи Индоокеанская комиссия ввела концепцию под названием "Ванильные острова", которая направлена на полноценную интеграцию воз-

²⁵ Заявление Генерального секретаря ЮНКТАД на саммите "Синяя экономика", Абу-Даби, 20 января 2014 года.

²⁶ Все товары и услуги, приобретенные путешественниками – нерезидентами МОРАГ в ходе поездок продолжительностью менее одного года.

²⁷ ЮНКТАД, публикация готовится к выпуску, *op. cit.*

²⁸ I Vella, 2009, *The Price of Competitiveness of Small Island States as Tourist Destinations*, Occasional Papers on Islands and Small States, No. 6/2009, ISSN 1024-6282.

²⁹ http://www.cepal.org/portofspain/noticias/paginas/1/44351/Green_Economy_in_SIDS_Challenges_Opportunities_2011.pdf.

душного транспорта и авиаперевозок туристов между МОРАГ Индийского океана, а также в остальные страны мира³⁰.

26. Одним из главных пунктов назначения для круизных судов является Карибский регион, куда в 2008 году прибыло до 18,2 млн. туристов. Другие МОРАГ, такие как Кабо-Верде, Фиджи и Сейшельские Острова, также являются портами захода на маршрутах кругосветных путешествий. Этот сегмент туристического сектора сильно зависит от морского транспорта, поскольку для обслуживания круизных судов необходимо инвестировать средства в развитие портовой инфраструктуры, позволяющей принимать суда, размеры и число которых растут. Как отмечалось выше, ввиду ограничений, накладываемых протяженностью причальной стенки, круизные суда часто состязаются с грузовыми судами за место стоянки.

D. Опасные природные явления: геологические опасные природные явления и экстремальные погодные явления

27. Многие МОРАГ имеют неблагоприятное расположение с точки зрения тектонической (сейсмической и вулканической) активности и глобальных метеорологических условий, в результате чего они сильно подвержены воздействию опасных природных явлений тектонического и метеорологического происхождения, в частности таких, как землетрясения, извержения вулканов, цунами, ураганы и тайфуны³¹.

28. Многие МОРАГ расположены в зонах повышенной тектонической и/или вулканической активности (например, Кабо-Верде) и поэтому подвержены опасности землетрясений, извержения вулканов и цунами. Большинство МОРАГ Карибского бассейна расположены вблизи Желоба Пуэрто-Рико на границе тектонической Карибской плиты, а некоторые тихоокеанские МОРАГ, такие как Фиджи, Вануату, Самоа, Соломоновы Острова, Тонга, Папуа-Новая Гвинея и Тимор-Лешти, также расположены в зонах столкновения тектонических плит. Поэтому эти МОРАГ подвержены опасности потенциально разрушительных землетрясений³², извержения вулканов и цунами. Например, имеются данные, свидетельствующие о том, что только в регионе Карибского бассейна за последние 500 лет зарегистрировано 75 цунами, или 10% от общего количества зарегистрированных цунами по всему миру за этот период. По данным Национального управления по исследованию океанов и атмосферы, с середины XIX века цунами унесли жизни более 3 500 человек в этом регионе. В последние десятилетия темпы роста численности населения и большая концентрация иностранных туристов в прибрежных районах значительно усилили уязвимость этого региона³³. В период 1990–2012 годов в МОРАГ из-за цунами погибло бо-

³⁰ Indian Ocean Commission, Placing the Indian-oceanic region on the world map, 8 November 2013, имеется в Интернете по адресу http://www.commissionoceanindien.org/fileadmin/resources/Partenaires/Booklet_IOC_English_nov13-GR.pdf.

³¹ Высказывается мысль о том, что нет стихийных бедствий, а есть только опасные природные явления (<http://www.unisdr.org/who-we-are/what-is-drr>).

³² В результате разрушительного близповерхностного (на глубине 13 км) землетрясения мощностью 7 баллов по шкале Рихтера, произошедшего на Гаити 12 января 2010 года, погибло 316 000 человек, пострадало 300 000 человек, было перемещено 1,3 млн. человек, разрушено 97 294 дома и повреждено 188 383 дома (<http://earthquake.usgs.gov/earthquakes/eqarchives/year/2010>).

³³ См. <http://reliefweb.int/report/haiti/full-scale-test-today-caribbean-tsunami-warning-system>.

лее 2 500 человек; а сумма ущерба в результате разрушения имущества и инфраструктуры, согласно оценкам, составила почти 660 млн. долл. В 2004 году наибольший ущерб был нанесен Мальдивским Островам (470 млн. долл.) и Самоа (150 млн. долл.).

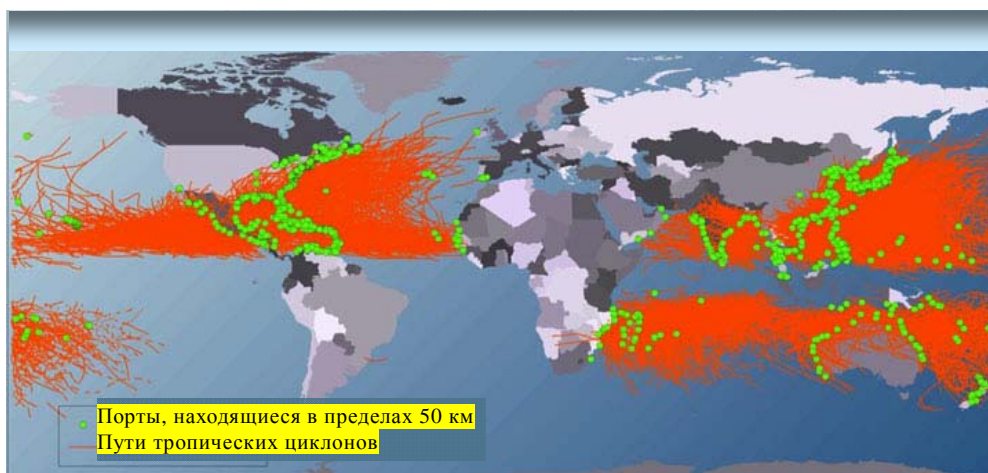
29. МОРАГ также подвержены влиянию экстремальных метеорологических явлений, таких, как ураганы, наводнения, засуха и периоды аномальной жары, а также изменению поведения отдельных климатических систем, таких как муссоны³⁴. Такие экстремальные явления могут иметь очень серьезные последствия для транспортной инфраструктуры и транспортных услуг этих стран. Большинство МОРАГ расположены в районах повышенной циклонической активности (диаграмма 2), которая может создавать экстремальные гидрометеорологические условия с трудно предсказуемыми последствиями. Широкий спектр этих условий охватывает, в частности, внезапные временные изменения температуры, выпадение экстремальных осадков, интенсивные бури и штормовые приливы³⁵, продолжительные периоды засухи и аномальной жары. Есть основания полагать, что потепление климата усиливает экстремальный характер штормов в тропических и умеренных широтах. Например, даже небольшое увеличение на 5 м/с скорости приповерхностных тропических циклонов, вызванное повышением температуры океана на 1 градус Цельсия, может привести к существенному увеличению случаев возникновения наиболее активных и разрушительных циклонов³⁶.

³⁴ См. К. Richardson et al, 2009, Synthesis Report, Climate change: Global Risks, Challenges and Decisions, University of Copenhagen; and IPCC, 2012, *Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation, Special Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, CB Field et al., eds. (New York, Cambridge University Press).

³⁵ Штормовые приливы представляют собой временное повышение уровня моря в результате изменения атмосферного давления и ветра. Штормовые приливы обусловлены региональными и/или местными особенностями рельефа и увеличивают экстремальные уровни приливов и риск наводнения в прибрежных зонах.

³⁶ См. К. Emanuel, 2005, Increasing destructiveness of tropical cyclones over the past 30 years, *Nature* 436: 686–688; и RP Allan and BJ Soden, 2008, Atmospheric warming and the amplification of precipitation extremes, *Science* 321:1481–1484.

Диаграмма 2
Порты, находящиеся в пределах 50 км от путей тропических циклонов, 1960–2010 годы



Источник: Becker A et al., 2013, A note on climate change adaptation for seaports: A challenge for global ports, a challenge for global society, *Climatic Change*, 120:683–695.

30. Последствия этих экстремальных событий для прибрежных населенных пунктов и транспортной инфраструктуры затрагиваемых МОРАГ могут быть серьезными, так как они повышают вероятность возникновения экстремальных штормовых приливов и наводнений в результате наката волн, а также связанных с ними затоплений прибрежных районов³⁷. Затопления прибрежной зоны представляют собой особую угрозу для узких густонаселенных прибрежных районов МОРАГ, а также для их низколежащих объектов транспортной инфраструктуры (морские порты, аэропорты и прилегающая прибрежная дорожная сеть); это одна из главных причин того, почему среди МОРАГ отмечаются одни из самых высоких относительных показателей подверженности ВВП действию циклонов³⁸. Согласно прогнозам, с высокой степенью уверенности можно заявлять, что нынешнее положение, при котором прибрежные районы часто страдают от затопления и эрозии почвы, сохранится и в будущем из-за повышения среднего уровня моря и если все остальные соответствующие факторы останутся без изменений³⁹. МОРАГ также подвержены изменениям температуры и режима осадков, связанным с фазой Южной осцилляции "Эль-Ниньо"⁴⁰, которая может иметь серьезные последствия для окружающей среды и ресурсов (на-

³⁷ См. X. Bertin et al., 2013, A significant increase in wave height in the North Atlantic Ocean over the 20th century, *Global and Planetary Change*, 106:77–83; и IJ Losada et al., 2013, Long-term changes in sea level components in Latin America and the Caribbean, *Global and Planetary Change*, 104: 34-50.

³⁸ См., например, United Nations International Strategy for Disaster Reduction and ESCAP, 2010, *Protecting Development Gains: Reducing Disaster Vulnerability and Building Resilience in Asia and the Pacific – The Asia Pacific Disaster Report*, имеется в Интернете по адресу <http://www.unisdr.org/we/inform/publications/16132>.

³⁹ См. МГЭИК, 2012 год, "Управление рисками экстремальных явлений и бедствий для содействия адаптации к изменению климата: специальный доклад Межправительственной группы экспертов по изменению климата" (Нью-Йорк, Издательство Кембриджского университета).

⁴⁰ Субтропический диполь Индийского океана также называют "Эль-Ниньо" Индийского океана.

пример, такие как случаи обесцвечивания коралловых рифов⁴¹), а также для инфраструктуры прибрежных районов.

31. Наконец, МОРАГ также уязвимы для опасных явлений антропогенного характера, таких как морские разливы нефти. Поскольку экономика МОРАГ во многом зависит от дохода от рыболовства и туризма, возможный ущерб от загрязнения нефтью с судов таит в себе серьезную экономическую угрозу⁴².

Е. Изменение климата

32. Все имеющиеся данные свидетельствуют о наличии долгосрочной тенденции к повышению средней температуры воздуха⁴³. В зависимости от избранного сценария прогнозы на конец XXI века говорят о повышении температуры воздуха на 1–3,7 °С (средние оценки, см. таблицу 1)⁴⁴.

Таблица 1

Прогнозы изменений глобального среднего значения температуры поверхности и глобального среднего значения уровня моря на период 2081–2100 годов

Сценарий	Температура		Повышение уровня моря	
	Среднее значение (°С)	Вероятный диапазон (°С)	Среднее значение (м)	Вероятный диапазон (м)
РСИК 2,6	1,0	0,3–1,7	0,40	0,26–0,55
РСИК 4,5	1,8	1,1–2,6	0,47	0,32–0,63
РСИК 6,0	2,2	1,4–3,1	0,48	0,33–0,63
РСИК 8,5	3,7	2,6–4,8	0,63	0,45–0,82

Источник: МГЭИК, 2013 год.

Примечания: Прогнозируемые средние значения и вероятные диапазоны рассчитывались на основе имеющихся базовых данных за период 1986–2005 годов в соответствии с различными сценариями.

Прогнозы составлены в соответствии с четырьмя сценариями радиационного воздействия (репрезентативные схемы изменения концентраций)⁴⁵.

Сокращение: РСИК – репрезентативная схема изменения концентраций.

⁴¹ См., например, http://oceanservice.noaa.gov/facts/coral_bleach.html.

⁴² См. UNCTAD, 2012, *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers* (UNCTAD/DTL/TLB/2011/4).

⁴³ Вместе с тем следует отметить, что температура не повышается равномерно: вблизи полюсов температура повышается быстрее, чем на экваторе.

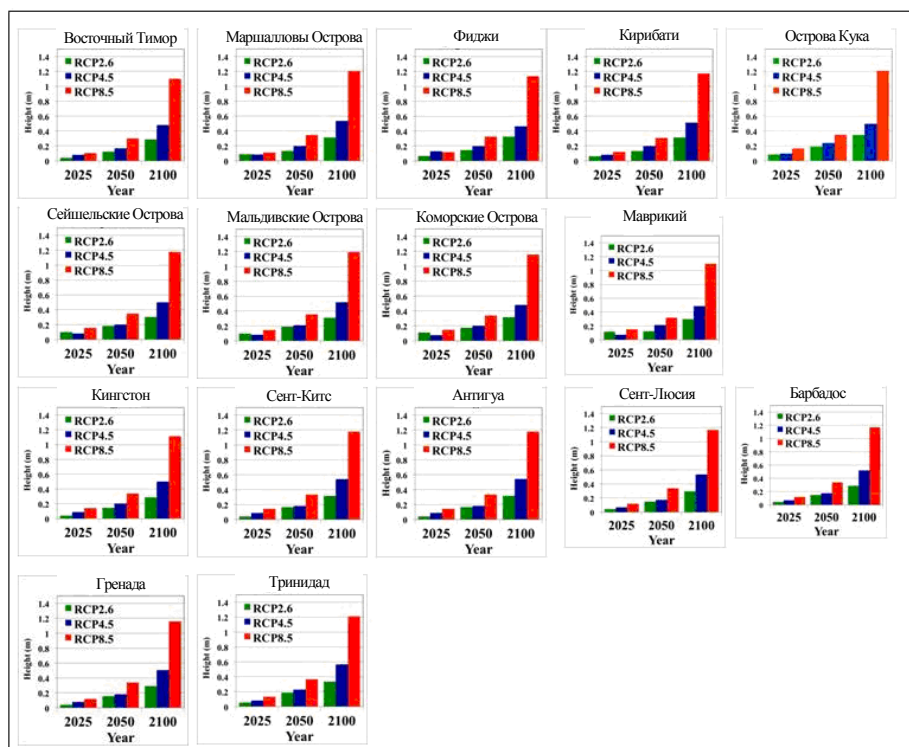
⁴⁴ Прогнозируется, что в соответствии с различными возможными сценариями концентрации парниковых газов (МГЭИК, 2013 год) среднее оценочное значение потепления в период 2046–2065 годов будет на 1,0–2,0 °С выше соответствующего значения 1986–2005 годов, а к концу XXI века (2081–2100 годы) это значение будет составлять 1,0–3,7 °С. Однако с учетом погрешности при моделировании прогнозируемый диапазон расширяется до 0,3–4,8 °С.

⁴⁵ В недавно выпущенном Докладе МГЭИК об оценке (2013 год) прогнозы составлены на основе сценариев репрезентативных схем изменения концентраций, а не сценариев Специального доклада МГЭИК о сценариях выбросов. Концентрации в эквиваленте CO₂ (в частях на миллион (млн⁻¹)) были установлены в РСИК (RCP) 8,5 на уровне 1 370 млн⁻¹ в эквиваленте CO₂ на 2100 год; РСИК 6,0 – на уровне 850 млн⁻¹ в эквиваленте

33. Было установлено также изменение режима осадков. Например, данные о количестве осадков в регионе Карибского бассейна за период 1900–2000 годов свидетельствуют о постоянном сокращении количества осадков; по сравнению с ними на Сейшельских островах сумма выпадавших в тот же период осадков существенно различалась, что связано с влиянием фазы Южной осцилляции "Эль-Ниньо". Однако среднее количество осадков на Сейшельских островах возросло во второй половине XX века (1959–1997 годы)⁴⁶.

Рисунок 3

Прогнозы повышения уровня моря на 2025, 2050 и 2100 годы для некоторых малых островных развивающихся государств Тихого океана, Индийского океана и Карибского бассейна



Источник: Overseas Development Institute and Climate and Development Knowledge Network, 2014, *The IPCC's Fifth Assessment Report: What's in it for Small Island Developing States?*

Примечание: пояснение относительно различных сценариев (РСИК 2,6; РСИК 4,5 и СИК 8,5) см. в сноске 46.

CO₂ на 2100 год; РСИК 4,5 на уровне 650 млн⁻¹ в эквиваленте CO₂ на 2100 год и РСИК 2,6 на пиковом уровне в 490 млн⁻¹ в эквиваленте CO₂ до 2100 года.

⁴⁶ См. Overseas Development Institute and Climate and Development Knowledge Network, 2014, *The IPCC's Fifth Assessment Report: What's in it for Small Island Developing States?* Доступно по адресу <http://cdkn.org/resource/whats-in-it-for-small-island-developing-states-sids>.

34. Повышение температуры также связано с существенным повышением среднего уровня моря⁴⁷. С 1860 года уровень моря увеличился примерно на 0,20 м, при этом темп повышения постепенно растет, особенно с 1990-х годов; спутниковая информация⁴⁸ свидетельствует о том, что темпы увеличения уровня моря приближаются к верхнему пределу предыдущих прогнозов МГЭИК (около 3,1 мм в год). Ввиду пространственной изменчивости показателей повышения уровня моря при оценке потенциальных последствий для какого-либо конкретного МОРАГ необходимо учитывать региональные тенденции изменения уровня моря. В результате совместного влияния глобальных и региональных факторов могут отмечаться относительно быстрые темпы изменения уровня моря вдоль берегов отдельных островов, которые могут отличаться от нынешних глобальных показателей (3 мм в год)⁴⁹. В соответствии с некоторыми моделями прогнозируется повышение уровня моря к концу этого столетия на один–два метра. Такое повышение может иметь катастрофические последствия для ряда низколежащих МОРАГ, особенно в сочетании со штормовыми приливами. Например, высота над уровнем моря большей части территории Мальдивских Островов, Кирибати, Маршалловых Островов и Тувалу составляет менее 5 м, при этом 72% территории Багамских Островов расположены на высоте менее 5 м над уровнем моря. От 30% до 50% территории Антигуа и Барбуды, Сейшельских Островов, Микронезии, Науру и Тонги расположены на высоте менее 5 м над уровнем моря⁵⁰.

Потенциальное воздействие и необходимость адаптации

35. С учетом стратегической важности прибрежной транспортной инфраструктуры для роста и развития МОРАГ ключевое значение имеет понимание рисков и факторов уязвимости, связанных с изменением климата, а также разработка адекватных мер адаптации.

36. Изменение климата (например, повышение среднего уровня моря, температуры воды, интенсивности штормов и штормовых приливов, а также потенциальные изменения волнового режима) может иметь серьезные последствия для береговой транспортной инфраструктуры и услуг МОРАГ. От долгосрочного и краткосрочного затопления прибрежных районов (из-за штормовых приливов) может напрямую зависеть повседневная работа портов; при этом могут серьезно пострадать терминалы, объекты смешанных перевозок, "грузовые деревья", складские площадки и грузы, что будет нарушать целостность цепей поставок и транспортное сообщение. Изменение климата особенно отразится на морских портах и аэропортах, которые являются жизненно важным каналом международной торговли МОРАГ, из-за длительного срока службы их ключевых объектов инфраструктуры и уязвимости ввиду расположения в прибрежных районах и незначительного возвышения над уровнем моря (таблица 2).

⁴⁷ См. E Hanna et al., 2013. Ice sheet mass balance and climate change, *Nature*, 498:51–59.

⁴⁸ JA Church and NJ White, 2011. Sea-level rise from the late 19th to the early 21st Century. *Surveys in Geophysics* 32:585–602.

⁴⁹ См. TM Cronin, 2012, Rapid sea-level rise, *Quaternary Science Reviews* 56:11–30.

Будущее изменение может также усиливаться за счет укрепления обратных связей, т.е. обусловленных изменением климата процессов, которые могут вызвать дальнейшее потепление и соответствующее повышение уровня моря (например, за счет активации существующих инертных резервуаров углерода, в частности, тропических торфяников, запасов метана в арктических районах вечной мерзлоты и быстрого сокращения площади льда в Северном Ледовитом океане).

⁵⁰ ЮНКТАД, публикация готовится к выпуску, *op. cit.*

37. Увеличение количества осадков может повлиять на состояние дорог, автовокзалов и объектов морских портов и аэропортов. Во время чрезвычайных ситуаций им может наноситься прямой ущерб, обуславливающий необходимость принятия экстренных мер реагирования. Кроме того, могут возникать долгосрочные последствия для структурной целостности дорог, мостов, дренажных систем и телекоммуникационных систем, что требует более частого технического обслуживания и ремонта. При увеличении числа случаев обильного выпадения осадков и наводнений будут чаще происходить несчастные случаи, связанные с погодными условиями, и задержки и нарушения воздушного сообщения и дорожного движения. Экстремальные осадки и заиливание, обусловленное изменением волнового режима, могут отразиться на состоянии портовых судоходных каналах, что может привести к значительному увеличению расходов на дноуглубительные работы. Также высока вероятность увеличения числа случаев задержек и отмены рейсов из-за затопления аэропортов, а также нарушения структурной целостности взлетно-посадочных полос и других специализированных объектов инфраструктуры аэропортов⁵¹.

38. Ветер экстремальной силы может вызвать повреждение прибрежных дорог и портовых сооружений, таких как краны и погрузочные пункты, уничтожить сельскохозяйственные культуры и, таким образом, косвенно отразиться на состоянии транспортного сектора. Он может также привести к более частым перебоям в воздушном сообщении и повреждениям объектов аэропортов, таких как оборудование, ограждение территории и знаки. Кроме того, изменение розы ветров (и направленности ветровых волн) также может иметь серьезные последствия, например, для функционирования и безопасности морских портов.

39. Периоды сильной жары также могут иметь ощутимые последствия для транспортных услуг и инфраструктуры в виде пожаров и неурожаев, а также могут вызывать сбои в водоснабжении, трудности, связанные с хранением продуктов питания, и дополнительную нагрузку на энергетические и охлаждающие системы. Периоды аномальной жары могут привести к повреждению дорог и отразиться на объектах аэропорта, взлетно-посадочных полосах и операциях.

40. Спрос на транспортные услуги растет параллельно с глобальной экономикой, торговлей и мировым населением. Поскольку состояние транспортного сектора определяется спросом, вызванные климатом изменения, в частности в распределении населения, производстве товаров и динамике торговли, потребления и туризма, также могут иметь значительные косвенные последствия для перевозок в МОРАГ.

41. Как видно из представленного выше обзора, изменение климата создает ряд серьезных проблем как для грузового, так и для пассажирского транспорта МОРАГ. Некоторые из них кратко изложены ниже в таблице 2. Ряд вариантов возможных адаптационных мер для МОРАГ представлены в таблице 3.

42. Начиная с 2008 года ЮНКТАД рассматривает изменение климата как одно из направлений деятельности своей текущей работы в области транспортного права и в настоящее время проводит предметную работу по обеспечению лучшего понимания взаимосвязи между морским транспортом и изменением климата. Особое внимание уделяется мерам по адаптации к изменению климата и необходимости укрепления устойчивости транспортных систем к изменению

⁵¹ См. Economic Commission for Europe (ECE), 2013, Climate Change Impacts and Adaptation for International Transport Networks, Expert Group Report, Inland Transport Committee, (ECE/TRANS/241), имеется в Интернете по адресу http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf.

климата⁵². Конкретные потребности МОРАГ в отношении адаптации транспортной инфраструктуры к последствиям изменения климата особо отмечались в ходе ряда совещаний экспертов ЮНКТАД, а также в рамках работы группы экспертов ЕЭК, учрежденной по итогам проведения совместного рабочего совещания ЕЭК и ЮНКТАД в 2010 году⁵³.

Таблица 2

Обобщенная характеристика потенциальных последствий изменения климата для транспорта под действием различных климатических факторов

<i>Температура</i>	<i>Дороги</i>	<i>Порты и аэропорты</i>
Повышение средних температурных значений	Тепловая нагрузка на дорожное покрытие и его деградация, образование колеи на асфальте, тепловое повреждение мостов, учащение оползней на горных дорогах, сокращение срока службы, увеличение нагрузки на охлаждающие системы (пассажирские/грузовые), увеличение расходов на строительство и техническое обслуживание; изменения в спросе	Нанесение ущерба объектам инфраструктуры, оборудованию и грузам; увеличение энергопотребления с целью охлаждения груза; ограничения в отношении загрузки воздушного транспорта
Периоды аномальной жары и засухи		
Увеличение колеблемости экстремальной температуры		
<i>Осадки</i>	<i>Дороги</i>	<i>Порты и аэропорты</i>
Изменения интенсивности и частоты экстремальных погодных явлений (наводнений и засухи)	Затопление; учащение случаев оползней и разрушения насыпей, земляных сооружений и оборудования; воздействие на важнейшие транспортные узлы (например, мосты); плохая видимость и задержки; изменения в спросе	Затопление наземной инфраструктуры; повреждение грузов и оборудования; заиливание портовых судоходных каналов
<i>Ветры и грозы</i>	<i>Дороги</i>	<i>Порты и аэропорты</i>
Изменение частоты и интенсивности явлений	Нанесение ущерба ограждениям; дорожно-транспортные происшествия	Проблемы, связанные с судоходством и швартованием судов в портах; отмены и задержки авиарейсов

⁵² См. <http://unctad.org/ttl/legal>. В числе таких мероприятий можно назвать: проведение в феврале 2009 года Совещания экспертов ЮНКТАД по морским перевозкам и проблеме изменения климата и 8 сентября 2010 года Совместного рабочего совещания ЮНКТАД и ЕЭК по вопросам влияния изменения климата на международные транспортные сети, организацию 29–30 сентября 2011 года Специального совещания экспертов ЮНКТАД по последствиям изменения климата и адаптации к нему под названием "Вызов для глобальных портов" и публикацию Организацией Объединенных Наций совместно с издательством "Эртскен" ("Рутледж/Тэйлор и Фрэнсис") в мае 2012 года документа под названием "Морские перевозки и проблемы изменения климата" под редакцией ЮНКТАД.

⁵³ ECE, 2013, *Climate Change Impacts and Adaptation for International Transport Networks*, ECE/TRANS/241, имеется в Интернете по адресу http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf.

<i>Уровень моря/бури</i>	<i>Дороги</i>	<i>Порты и аэропорты</i>
Изменения среднего уровня моря	Возросший риск затопления прибрежных районов и эрозии, отражающихся на состоянии прибрежных дорог, временное затопление, невозможность использования дорог во время штормовых приливов	Нанесение ущерба инфраструктуре и грузу в результате наводнений и изменения энергии волн; увеличение расходов на строительство и техническое обслуживание портовых объектов; переселение людей и перебазирование предприятий, проблемы, связанные со страхованием
Более разрушительные последствия штормов и штормовых приливов		
Изменение энергии и направления волны		

Примечания: Этот перечень не является исчерпывающим.
См. сноску 54.

Таблица 3

Варианты мер по адаптации морских портов в малых островных развивающихся государствах

Инженерное обеспечение	Повышение структурной целостности и эффективности важнейших объектов, включая морские защитные сооружения, места стоянки судов, причальные сооружения, взлетно-посадочные полосы и стояночные площадки, на основе установленных критериев, учитывающих изменение направления ветра, уровня моря и волнового режима; перерасчет периодичности повторения крупных природных явлений, таких как ураганы и наводнения с целью создания более устойчивых структур.
Технология	Осуществление инвестиций в создание более устойчивых к изменению климата технологий и оборудования в рамках планируемых программ расширения и модернизации, например береговых порталных кранов, которые могут работать при более высоких пороговых значениях скорости ветра, солнечных фотоэлектрических систем для обеспечения более эффективного энергоснабжения как на операционном, так и на административном уровнях.
Планирование и разработка	Укрепление внутреннего потенциала и переподготовка кадров с учетом масштабов и последствий угрозы; в соответствующих случаях создание резервных мощностей для жизненно важных видов деятельности; создание внешних складов и хранилищ в менее уязвимых районах и т.д.
Системы управления	Различные оперативные системы должны учитывать проблематику изменения климата в рамках своих процедур, например таких, как процедуры по отключению и запуску операций, протоколы по реагированию на чрезвычайные ситуации и эвакуации, системы мер по охране окружающей среды, процедуры обеспечения безопасности труда и

протоколы по охране здоровья.

Страхование	Некоторых рисков невозможно избежать, поэтому они должны быть застрахованы третьими лицами; непрерывное сотрудничество между портовой администрацией, учеными, занимающимися вопросами климата, и страховыми компаниями будет служить основой для проведения более надежной количественной оценки подверженности рискам, которые необходимо застраховать.
-------------	---

Источник: L Nurse, presentation at UNCTAD ad hoc expert meeting, 11 July 2014.

Примечание: см. сноску 56.

Применение мер по сокращению опасности стихийных бедствий и адаптации к последствиям изменения климата

43. Обеспечение устойчивости к изменению климата и готовности к стихийным бедствиям и создание возможностей восстановления после них имеют важнейшее значение для устойчивого развития МОРАГ. Так же обстоит дело и в случае мер по адаптации к изменению климата⁵⁴. При этом до недавнего времени страны занимались вопросами сокращения опасности стихийных бедствий и адаптации к изменению климата в рамках двух различных мандатов Организации Объединенных Наций и двух органов Организации Объединенных Наций. В Тихоокеанском регионе, например, существует Рамочная программа действий Тихоокеанских государств по уменьшению опасности и смягчению последствий стихийных бедствий на 2005–2015 годы и национальные планы адаптации, а в рамках деятельности по адаптации к изменению климата была разработана Рамочная программа действий островов Тихого океана в области изменения климата на 2006–2015 годы, а также национальные планы действий по коммуникации и адаптации. В обзоре, подготовленном в 2012 году по линии Международной стратегии Организации Объединенных Наций по уменьшению опасности бедствий и Программы развития Организации Объединенных Наций под названием "Уменьшение опасности бедствий и адаптация к изменению климата в Тихоокеанском регионе: институциональный и политический анализ", отмечается необходимость введения мер по уменьшению опасности бедствий и адаптации к изменению климата⁵⁵.

44. Среди мер, принятых МОРАГ, в инициативном порядке можно отметить разработку Тонгой в 2010 году совместного национального плана действий по адаптации к изменению климата и уменьшению опасности бедствий на 2010–2015 годы. Аналогичные планы были разработаны Островами Кука, Маршалловыми Островами и Тувалу. МОРАГ из других регионов также работают над созданием совместных планов. Например, в регионе Индийского океана Мальдивские Острова разработали проект стратегического национального плана действий по уменьшению опасности бедствий и адаптации к изменению климата на 2010–2020 годы⁵⁶. Хотя меры по уменьшению опасности бедствий и адаптации к изменению климата в области транспорта иногда упоминаются в программных документах и в качестве обоснования реализации проектов по защите прибрежных районов, создается ощущение, что транспортные проекты, за исклю-

⁵⁴ См. Overseas Development Institute and Climate and Development Knowledge Network, 2014, op. cit.

⁵⁵ Подробнее, в том числе о соответствующих национальных программах действий по адаптации с учетом транспортных компонентов, см. готовящуюся к выпуску публикацию ЮНКТАД, op. cit.

⁵⁶ Там же.

чением проектов, предусмотренных Программой адаптации к изменению климата в Тихоокеанском регионе, представлены меньше всего.

II. Решение проблем и использование возможностей

45. В настоящей записке представлен обзор нынешнего положения в области морского транспорта в МОРАГ, в том числе конкретных вопросов в данном секторе, таких как морские перевозки и порты, а также межсекторальных тем, затрагивающих все аспекты морского транспорта, таких как энергетика, изменение климата, опасность стихийных бедствий и финансовые потребности и потребности в области потенциала. В ней охарактеризованы связанные с транспортом проблемы и потребности, существующие в МОРАГ, а также обосновывается необходимость принятия более активных, целенаправленных и согласованных мер на всех уровнях – национальном, региональном и международном. В этой связи в готовящейся к выпуску публикации "Closing the Distance: Partnerships for Sustainable and Resilient Transport Systems in SIDS" ("Сокращение расстояния: партнерские союзы в интересах обеспечения устойчивости и жизнеспособности транспортных систем в МОРАГ") изложен ряд мер и подходов, направленных на решение проблемы маргинализации МОРАГ. В ней подчеркивается важная роль партнеров по вопросам развития в содействии практическому выполнению соответствующих рекомендаций и отмечается необходимость принятия комплекса ответных мер на национальном, региональном и международном уровнях. Кроме того, в ней отмечается необходимость укреплять потенциал МОРАГ по обеспечению транспортного сообщения и технического обслуживания и развитию инфраструктуры, а также в области ноу-хау, знаний и финансовых ресурсов. Крайне необходимо принять комплекс мер, охватывающих транспортный сектор и другие важные области, такие как торговля, финансы, энергоэффективность, защита окружающей среды и обеспечение устойчивости к изменению климата.

46. Хотя эти выводы и предложенные меры представляют собой шаг в правильном направлении, необходимо продолжать эту работу для обеспечения их лучшего понимания и перевода в плоскость конкретных практических результатов, которые можно сразу применять в реальной жизни. В этой связи участвующим в совещании экспертам предлагается подумать, среди прочего, о том, как лучше организовать последующую деятельность по следующим направлениям:

- проработка вопросов межостровного и национального морского транспортного сообщения, уровня портовых услуг и портовых сборов, потребностей развития портовой инфраструктуры и технического обслуживания, старения флота, малых объемов грузооборота и торговли, несбалансированности грузопотоков, структуры рынка морских перевозок и за пределами высоких транспортных расходов;
- укрепление устойчивости прибрежной транспортной инфраструктуры с учетом последствий изменения климата и опасности стихийных бедствий;
- укрепление национального и регионального транспортного сообщения и содействие развитию инфраструктуры;
- увеличение объемов и диверсификация источников финансирования на цели развития транспортного сектора, в частности мер по развитию ин-

фраструктуры морского транспорта, техническому обслуживанию, обеспечению устойчивости и жизнестойкости;

- расширение участия частного сектора в транспортной деятельности и поощрение совместных подходов на основе сотрудничества государственных и частных инвестиционных партнеров, в том числе для обеспечения инвестирования в энергоэффективные и устойчивые к изменению климата транспортные системы и услуги;
- поощрение обмена извлеченными уроками, накопленным опытом и передовой практикой в регионах МОРАГ и между ними для обеспечения изучения и использования существующих возможностей.
