



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

Distr.: General
25 May 2012
Russian
Original: English

Тринадцатая сессия
Доха, Катар
21–26 апреля 2012 года

На пути к устойчивости грузовых перевозок

Специальное мероприятие ЮНКТАД XIII,
состоявшееся в Катарском национальном центре конференций,
Доха, 25 апреля 2012 года

Резюме, подготовленное секретариатом ЮНКТАД

1. 25 апреля 2012 года в Дохе (Катар) состоялось обсуждение с участием экспертов темы "На пути к устойчивости грузовых перевозок", совместно организованное ЮНКТАД и Азиатским банком развития. Это интерактивное обсуждение послужило платформой высокого уровня для обсуждения и обмена опытом государственного и частного сектора по содействию сдвигу парадигмы в сторону устойчивости грузовых перевозок. Ведущие обсуждение эксперты, представлявшие правительства, Азиатский банк развития, научные круги и предприятия, включая морские порты и перевозчиков, рассмотрели вопрос о том, как развивающиеся страны могли бы отойти в свете проблем изменения климата от нынешних неустойчивых и зависящих от ископаемого топлива моделей грузовых перевозок. В этой связи участники, в частности, уделили особое внимание финансовым и инвестиционным последствиям, а также необходимости инновационных механизмов финансирования.

2. Отметив некоторые из вопросов, имеющих ключевое значение для дискуссии по вопросу об устойчивости грузовых перевозок, Петко Драганов, заместитель Генерального секретаря ЮНКТАД, и Анн Миру, директор Отдела технологии и логистики, подчеркнули своевременность и актуальность этого мероприятия в свете вновь принятого международным сообществом обязательства достичь целей устойчивого развития, в том числе на конференции "Рио+20".

3. В ходе первой части мероприятия был затронут аспект политики. Бамбанг Сусантоно, заместитель министра транспорта Индонезии, охарактеризовал масштабные проблемы, связанные с разработкой и осуществлением политики устойчивых грузовых перевозок. Создание эффективных транспортных систем связано с сокращением использования автомобильных перевозок и переориентацией на более экологичные виды транспорта, такие как железнодорожные и



короткие морские перевозки. Повышение топливной экономичности и сокращение выбросов имеет решающее значение в свете недавнего роста – на 67% – грузовых перевозок Индонезии, с 9,4 млрд. т в 2006 году до 15,7 млрд. т в 2011 году. Он также коснулся вопроса создания стойкой к воздействию климата и стихийных бедствий транспортной инфраструктуры, что включает в себя создание "морской автомагистрали", соединяющей системы морских и автомобильных перевозок на основных островах Индонезии.

4. Продолжая эту тему, Рабах Туафек, юрисконсульт министерства транспорта Алжира, охарактеризовал прогресс, достигнутый его страной в области транспортной инфраструктуры и услуг и устойчивого транспорта, включая сети автомобильных и железных дорог, обеспечивающие развитие страны, а также региональную торговлю и интеграцию. Эти достижения следует отметить в свете проблем, связанных с политическими трудностями в стране в последнее десятилетие.

5. В ходе второй части основное внимание уделялось последним новым моментам в развитии устойчивого грузового транспорта. Алан Маккиннон, руководитель программы логистики Университета логистики им. Кюне в Германии, обрисовал круг вариантов, которые могли бы использоваться государством, транспортной отраслью и обществом в целом в решении задач развития устойчивых грузовых перевозок и вычленения негативных внешних факторов из роста грузовых перевозок.

6. Была предложена модель устойчивых грузовых перевозок, описывающая взаимозависимости между валовым внутренним продуктом и связанными с грузовыми перевозками внешними факторами. Эта модель подразделяет широкий круг экологических мер логистики на шесть категорий, включающих структуру цепи товародвижения, соотношение видов перевозок, загрузку транспортных средств, энергоэффективность и интенсивность выбросов. Степень значения и применения этих категорий варьируется в зависимости от уровня развития и географии страны.

7. Были представлены примеры из практики местных органов самоуправления и предприятий в Европе и Индии, призванные проиллюстрировать возможность того, как политические альтернативы могут также служить решению национальных и местных задач. Особо отмечалась необходимость установления базисных уровней и определения улучшения ситуации с выбросами двуокиси углерода (CO₂) на основе точных данных. Кроме того, правительствам и международным организациям необходимо собирать гораздо больше данных о деятельности грузового транспорта и его воздействии на окружающую среду.

8. Янь Пэн, Директор по Китаю Инициативы "Чистый воздух для азиатских городов" (ИЧВ-Азия), представил общий обзор глобального развития экологических грузовых перевозок, в том числе в Азии, дав пример экспериментального проекта с 10 автомобилями, разработанного ИЧВ-Азия и осуществленного в сотрудничестве с Всемирным банком и другими партнерами в провинции Гуандун. Проект был дополнен инициативой экологических грузовых перевозок Министерства транспорта Китая и Китайской ассоциации автомобильных перевозок. Аналогичные программы, основывающиеся на опыте транспортного партнерства SmartWay, которое было создано в Соединенных Штатах Америки, как ожидается, появятся в Индии и других азиатских странах.

9. Ко Сакамото, экономист Азиатского банка развития, занимающийся проблемой транспорта, представил инструменты финансирования деятельности по противодействию изменению климата, которые имеются в настоящее время, а

также другие потенциально новые и совместно используемые источники и инструменты. Эти инструменты могли бы помочь развитию устойчивых грузовых перевозок несколькими путями, в том числе мотивируя инициативы, обеспечивая жизнеспособность мелких проектов, привлекая международное внимание и задействуя другие потоки финансирования.

10. В ходе последней части дискуссии обсуждались мнения транспортной отрасли. Ахмад Юсеф Алмасс, исполняющий обязанности Директора Катарского управления портов, представил новый проект развития порта Дохи, который проектировался, планировался и строился в полном соответствии с принципами экологической устойчивости. Это включает эксплуатационные улучшения, которые позволят снизить потребление топлива, выбросы и отходы, включая широкое использование электроэнергии, отключение главной судовой установки у причала, использование солнечной энергетики для резервуаров и освещения, а также использование контейнеровозов максимальной вместимости. Рамон Гомес-Феррер, директор Администрации порта Валенсии, подчеркнул роль портов в создании глобальных устойчивых транспортных сетей. В рамках корпоративной политики порта Валенсии порт занял более проактивную позицию в решении вопросов экологии и безопасности. В результате за 15 лет порт Валенсии стал экопортом.

11. Роль портовой администрации в содействии проведению государством устойчивой политики имеет большое значение, как и задача привлечения всех заинтересованных сторон и учета их операционных потребностей. Дерк Ванде Вельде, президент Организации по уведомлению об инцидентах с грузами (ОУИГ), рассказал об успехах ОУИГ как платформы обмена информацией об инцидентах, связанных с экологическими и санитарными последствиями и последствиями в плане безопасности. Это помогло предотвратить будущие инциденты. Взаимодействие, налаженное в рамках ОУИГ, способствовало привлечению всех игроков международной цепи морских перевозок и использованию общих согласованных инструментов для сбора и обработки информации, связанной с выбросами CO₂ на морском транспорте. В частности, оратор подчеркнул положительные результаты предлагаемого инструмента мониторинга улучшений и создания индивидуальных и коллективных стимулов для всех сторон в плане присоединения к предлагаемой сети более устойчивого транспорта.

12. Участники подчеркнули насущную необходимость совершенствования данных о грузовых перевозках и стандартизации законодательства по некоторым вопросам. Г-н Йос Верлинден, начальник отдела транспорта и логистики Европейского союза химической промышленности (ЕСХП), отметил лидерство химической промышленности в области химических перевозок и логистики. Недавняя публикация ЕСХП об измерении и регулировании выбросов CO₂ при перевозке химических веществ показала, что 40% выбросов связано с морскими перевозками, поэтому для целей устойчивости их следует анализировать наряду с автомобильным транспортом. Согласование интересов академических исследований и потребностей промышленности могло бы прояснить конкретные вопросы, которые необходимо решать. Устойчивые грузовые перевозки по-прежнему находятся на начальном этапе, а большинство компаний остаются на стадии обучения. Для повышения логистической эффективности в tandem с декарбонизацией транспорта потребуется комплекс многих мер.

13. Выявилось существенное совпадение мнений в отношении того, что для разработки и осуществления устойчивых мер в области грузовых перевозок необходимы многосторонние подходы, призванные отразить конкретные местные условия. В то время как правительства могут создать политические стимулы и

работать совместно с транспортной отраслью и другими участниками, сотрудничество между финансовыми учреждениями, включая банки развития и международные организации, также нуждается в укреплении.

14. Также было выражено общее мнение в отношении роли ЮНКТАД в содействии реализации сдвига парадигмы в сторону устойчивого грузового транспорта, в частности для развивающихся регионов, таких как Африка, там, где развитию новой транспортной инфраструктуры и услуг способствовало бы скорейшее осуществление принципов устойчивости.

15. Один из важнейших моментов – финансирование и инвестиции, необходимые для перехода к устойчивым грузовым перевозкам. Свою роль здесь могут сыграть существующие и новые источники и механизмы финансирования, включая климатическое финансирование и государственно-частные партнерства. Кроме того, следует дополнительно проработать их применение в контексте устойчивых грузовых перевозок.

16. Участники подтвердили роль ЮНКТАД в содействии сотрудничеству между всеми партнерами, заинтересованными в развитии устойчивых грузовых перевозок. Они призвали ЮНКТАД продолжить свою работу, включая исследование и анализ формирования потенциала и техническую помощь. Они также предложили ЮНКТАД вместе с заинтересованными партнерами изучить вопрос о том, как новые источники, такие как климатическое финансирование, могли бы быть задействованы в поддержку устойчивых грузовых перевозок.

17. Один из участников предложил, чтобы ЮНКТАД выступала в качестве ключевого партнера при проведении конференции в апреле 2013 года в целях развертывания процесса создания глобального форума по экологичным грузовым перевозкам.
