



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

Distr.: General
17 May 2022
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
Девятая сессия
Женева, 12–14 июля 2022 года
Пункт 3 предварительной повестки дня

**Устойчивый и защищенный от шоков транспорт
и упрощение процедур торговли во время пандемии
и в последующий период: основные вызовы и возможности***

Записка секретариата ЮНКТАД

Резюме

Нарушения, вызванные коронавирусной инфекцией (COVID-19), и неопределенность перспектив восстановления стали ярким напоминанием о том, насколько неподготовленными оказываются транспорт и логистика в условиях нарушений. Вызванные пандемией сдвиги в структуре предложения, потребления и спроса, появление все новых узких мест в логистике, перегруженность и задержки в портах, резкое увеличение транспортных тарифов и затрат, а также снижение надежности обслуживания — все это стало чертами ландшафта транспорта и логистики.

Краткосрочные перспективы — усиление нарушений в условиях перемещения штаммов вируса и новых волн инфекции, а также нарастающих геополитических рисков. Несколько тенденций усложняют быстрое возвращение к «нормальной жизни» и в то же время создают возможности для транспорта и логистики, включая упрощение процедур торговли. Эти возможности включают множество императивов, таких как цифровизация, предотвращение изменения климата и адаптация к нему, переход на низкоуглеродное топливо, экологическая устойчивость и содействие энергетической и продовольственной безопасности. Соотнесение основных проблем и возможностей требует адекватной политики и стратегий, отдающих приоритет будущему повышению защищенности транспорта и логистики.

В этой записке представлены некоторые из основных проблем, возникших в результате сбоев, вызванных COVID-19, и его последствий. Эти основные проблемы могут усугубить существующие трудности, а также проложить путь для инновационных решений и возможностей, которыми могли бы воспользоваться все, в том числе развивающиеся страны. Пересмотр политики и стратегий в области

* Настоящий документ издается после установленной даты публикации в силу обстоятельств, не зависящих от секретариата ЮНКТАД.



транспорта и логистики имеет решающее значение для того, чтобы идти в ногу с этими изменениями и обеспечивать реальную адаптацию сектора к новым реальностям.

Экспертам предлагается подумать о различных императивах, стоящих перед транспортом и упрощением процедур торговли, и представить рекомендации в отношении наилучшего пути вперед, определить приоритетные области действий и роль соответствующих заинтересованных сторон, в том числе со стороны отрасли, правительства, государственного и частного сектора и соответствующих партнеров по развитию.

I. Введение

1. Глобальные цепочки поставок стали крайне сложными и взаимосвязанными. Они также более уязвимы для самых разных рисков, с растущим числом потенциальных критических точек. Сбои, вызванные COVID-19, подвергли проверке существующие цепочки поставок и лежащие в их основе бизнес-модели, которые учитывают возможности транспортных и логистических сетей и содействия торговле.
2. После первого шока в конце 2020 года появились признаки многоскоростного восстановления, которое продолжилось и в 2022 году. Торговля товарами, в частности контейнерная торговля потребительскими товарами, восстанавливалась быстрее, чем ожидалось, при этом ее динамика остается высокой. Тем не менее встречные потоки в цепочках поставок, наличие рабочей силы, оборудования и транспортных мощностей и кризис смены экипажей, а также стоимость перевозки сказываются на перспективах транспортных цепочек и логистики, а также на долгосрочной устойчивости сектора и его защищенности от шоков. Эти тенденции появились на фоне повышения требований к предотвращению изменения климата и адаптации к нему, а также необходимости перехода на новые источники энергии, разрушительных стихийных бедствий и погодных условий, неясности в отношении динамики распространения пандемии и вакцинации, асинхронности восстановления экономики и усиления геополитических угроз, таких как война на Украине, сказывающаяся на черноморском регионе.

II. Морской транспорт и логистика в период пандемии и растущей неопределенности

3. Пандемия COVID-19 высветила важность транспорта и логистики для глобальных цепочек поставок, торговли и взаимозависимых экономик. Эпидемиологический кризис показал, насколько сектор уязвим для потрясений и сбоев. Переход в постпандемический мир выводит на передний план вопросы роли транспорта и логистики с прицелом на иное будущее, в котором низкоуглеродные, климатоустойчивые и гибкие цепочки поставок станут общим правилом.
4. Поскольку более 80 % объемов мировой торговли товарами обслуживается морскими перевозками, а более половины их стоимостного объема перевозится в морских контейнерах, основное внимание в этой главе уделяется морской цепочке поставок и ее связям с внутренними районами. В дополнение к последствиям обсуждаются меры реагирования, введенные во время кризиса для уменьшения непосредственных последствий и обеспечения непрерывности производства.
5. Главные выводы можно свести к нескольким тематическим областям, а именно: устойчивость, низкоуглеродные и устойчивые к изменению климата транспортные системы, подкрепленные готовностью, а также хорошее понимание принципов управления рисками и роли технологий, своевременная информация, хорошая связь и данные как критически важные средства повышения защищенности от внешних шоков.

A. Нарушения, вызванные COVID-19: воздействие и меры реагирования

Торговые потоки, заходы в порты и связность

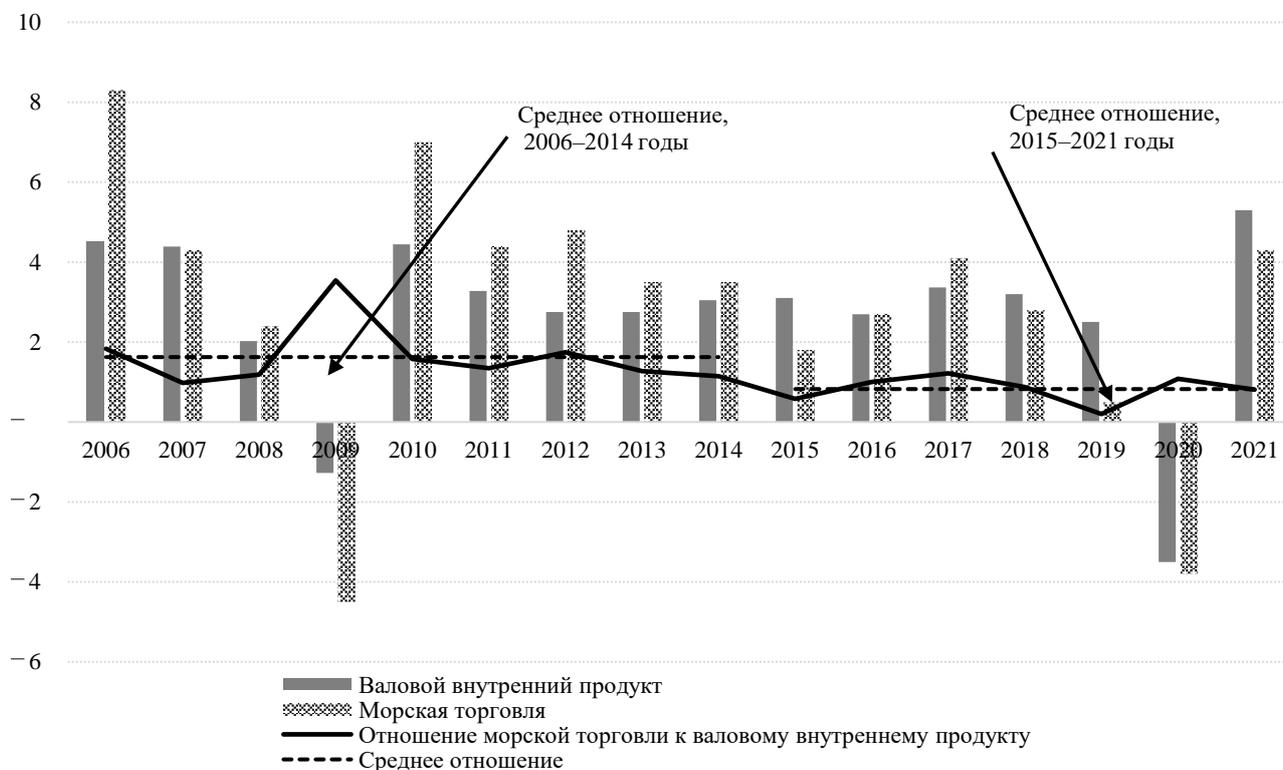
6. Пандемия COVID-19 повлияла на международную морскую торговлю, нарушив работу и вызвав проблемы в цепочках поставок. Хотя сектор показал более высокие результаты, чем первоначально предполагалось, в 2020 году объемы морской торговли и перевалки контейнеров в портах снизились, соответственно, на 3,8 % (диаграмма 1)

и 1,0 %¹. Ожидается, что в среднесрочной перспективе в свете тенденций в мировой экономике и сохраняющейся неопределенности рост замедлится.

Диаграмма 1

Международная морская торговля, мировой валовой внутренний продукт и отношение морской торговли к валовому внутреннему продукту

(изменение в % к предыдущему году и отношение)



Источник: UNCTAD, 2021a.

7. Многие порты пострадали от сокращения судозаходов из-за переноса или отмены маршрутов. Улучшение связности в некоторых портах отразило изменение схемы развертывания контейнерных перевозок и увеличение размеров судов. Это компенсировало негативное влияние «пустых рейсов», т. е. решения судоходных компаний отменить регулярные рейсы в свете пандемии. В 2020 году малые островные развивающиеся государства по-прежнему имели самый низкий уровень обслуживания; из 25 стран с наименьшим уровнем обслуживания 18 относятся к малым островным развивающимся государствам.

8. Участники морской цепочки поставок приняли незамедлительные меры по обеспечению продолжения портовых операций и судоходных услуг. Общие правила и протоколы, ставшие обязательными для всех отраслей экономики, применялись и в судоходстве и портах. Ранее разработанные планы и рекомендации о том, как реагировать на кризисы, оказались полезными. Ключевое значение имели обеспечение четкого контакта между всеми соответствующими акторами и доступ к прозрачной, точной и достоверной информации. Свою роль также сыграли инициативы по поддержке работников и персонала и внедрение методов управления цепочками поставок, которые помогают всем участникам цепочки.

9. Государственные органы управления сыграли важную роль в содействии инициативам и поощрении диалога и сотрудничества с отраслью. Поддержание внутренних перевозок было серьезной проблемой во многих районах мира, и усилия по поддержанию связи с внутренними районами также были частью ответных мер. Координация на границах для облегчения торговых потоков и усилия по координации

¹ UNCTAD, 2021a, *Review of Maritime Transport 2021* (United Nations publication, Sales No. E.21.II.D.21, Geneva).

таможенного контроля, а также пограничного контроля и инспекций, позволила коренным образом изменить ситуацию (см. главу III).

10. Технологии стали еще одним верным решением, идущим рука об руку с повышением эффективности и упрощением процедур торговли. Цифровые инструменты в порту, на судоходстве и на уровне доступа во внутренние районы стали важным инструментом уменьшения последствий кризиса и рычагом повышения стрессоустойчивости. Порты с функционалом «умного порта», как правило, работали лучше во время сбоев, вызванных COVID-19. Порты, которые инвестировали в цифровую инфраструктуру и связь и способствовали обмену данными между портовыми органами, грузоотправителями и экспедиторами, более плавно пережили сбой. Цифровые платформы упростили представление и обработку документации, разрешений, операций, сертификатов и т. д., а улучшение координации между заинтересованными сторонами и ответственными государственными органами обеспечило поток информации и согласованность действий. Тем не менее стали очевидны некоторые основные проблемы, в том числе в плане доступа к техническим знаниям и источникам финансирования для мелких игроков по сравнению с более крупными заинтересованными сторонами, такими как перевозчики, работающие в глобальном масштабе.

Кризис цепочек поставок, рыночные диспропорции и стремительный рост затрат

11. Асимметричное восстановление морской торговли в конце 2020 года натолкнулось на узкие места в цепочке поставок, которые могли повысить прибыльность линейных перевозок и усилить нагрузку на цепочки поставок, порты, судоходство и торговлю. Скачок электронной торговли в сочетании с нехваткой мощностей и оборудования, возобновлением вирусных инфекций в некоторых районах мира, в том числе на важнейшем международном контейнерном терминале в Китае (терминале Яньтянь), и с перекрытием на неделю Суэцкого канала, привел в 2021 году к тому, что цепочки поставок подверглись крайне серьезному давлению.

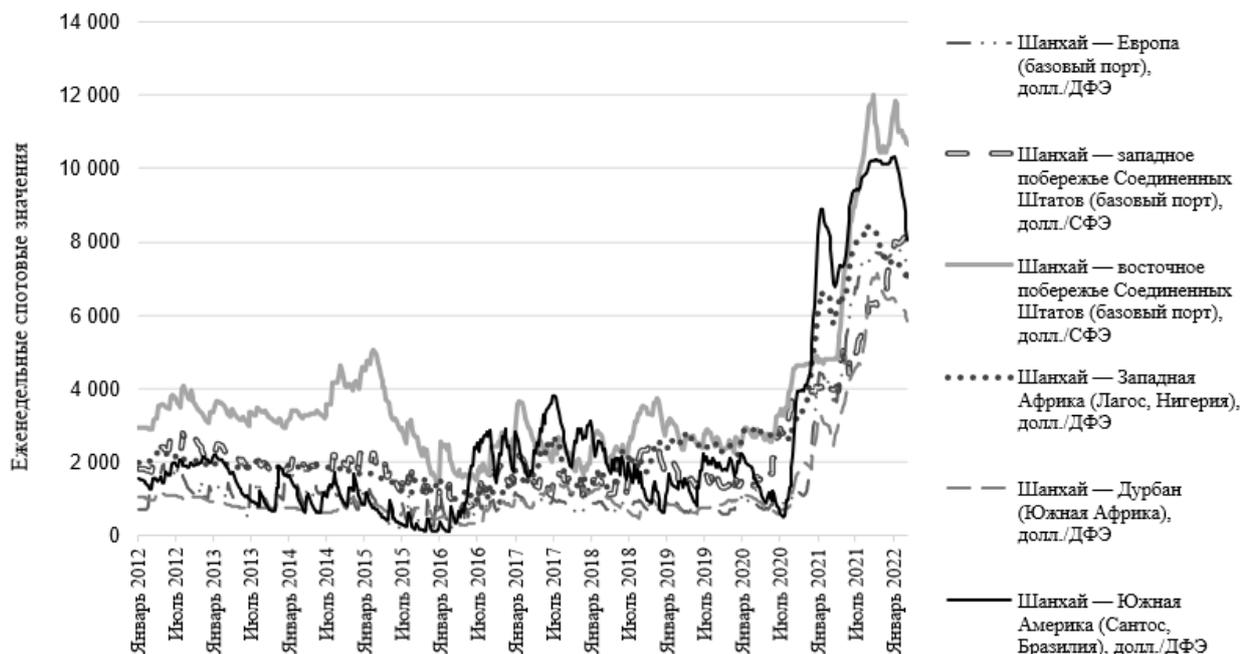
12. Это давление сохраняется, поскольку в первом квартале 2022 года сохраняется высокая загруженность портов и напряженность транспортно-логистических систем. Хотя скачок электронной торговли, возможно, поддержал торговлю, для этого также требовались распределительные центры и транспортные мощности. По самым скромным оценкам, международная электронная торговля товарами вырастет к 2030 году примерно до 1 трлн долл. по сравнению с текущей стоимостью примерно в 300 млрд долларов². Как говорят, пять–семь лет роста электронной торговли уложились в один год. Массовые заторы означали, что, по оценкам, до 15 % тоннажа было затронуто стоянкой на якоре или медленным движением³.

13. Ставки фрахта выросли, увеличились надбавки, надежность обслуживания снизилась, а задержки и время простоя увеличились. К концу 2020 года контейнерные ставки более чем в пять раз превышали уровень 2019 года (диаграмма 2) и с тех пор остаются высокими. Новые сбои, такие как закрытие китайских обрабатывающих предприятий и портов в марте 2022 года из-за новых случаев инфекции COVID-19, а также война в черноморском регионе, могут еще больше дезорганизовать систему.

² McKinsey and Company, 2022, Uncertainty returns – but this time, the cause is not COVID-19, COVID-19: Briefing Note No. 97.

³ IHS Markit, 2022, The great supply chain disruption: Why it continues in 2022, January.

Диаграмма 2
Шанхайский индекс контейнерных перевозок по отдельным маршрутам

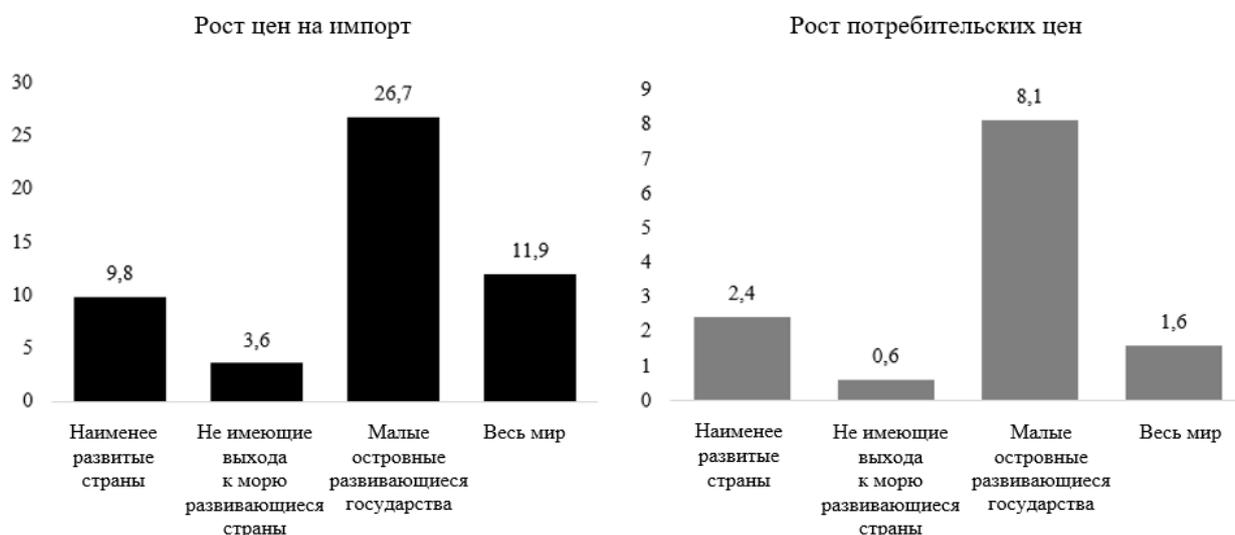


Источник: секретариат ЮНКТАД, на основе данных компании Clarkson Shipping Services, Clarkson Research Network за 2022 год. (Упоминание какой-либо фирмы или лицензированной технологии не означает одобрения со стороны Организации Объединенных Наций.)

Сокращения: ДФЭ, двадцатифутовый эквивалент; СФЭ, сорокафутовый эквивалент.

14. Увеличение затрат стало проблемой для всех участников торговли и цепочек поставок, в частности для мелких грузоотправителей, которые в меньшей степени способны покрыть дополнительные расходы и находятся в невыгодном положении при установлении ставок и бронировании мест на судах. Имитационная модель ЮНКТАД предполагает, что в результате длительного повышения фрахтовых ставок мировой уровень импортных цен вырастет в среднем на 11,9 %. Самый сильный удар, возможно, испытают малые островные развивающиеся государства ввиду их зависимости от морского транспорта (диаграмма 3). Цены на импорт для малых островных развивающихся государств продемонстрируют накопленное увеличение на 26,7 % с отставанием во времени примерно на один год.

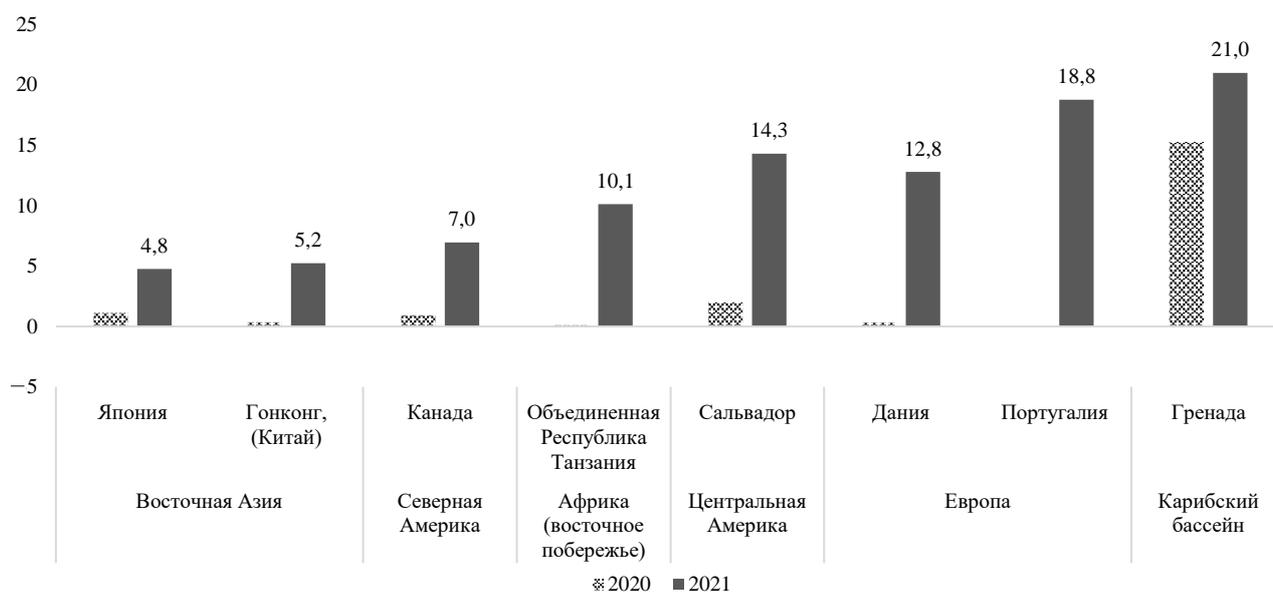
Диаграмма 3
Смоделированное влияние скачка ставок контейнерного фрахта на уровень импортных и потребительских цен (%)



Источник: UNCTAD, обновленная модель, на основе *Review of Maritime Transport 2021* (UNCTAD, 2021a).

15. Прогнозируется, что в 2023 году мировые потребительские цены будут на 1,6 % выше уровня без повышения фрахтовых ставок. Ожидается, что в малых островных развивающихся государствах совокупный рост потребительских цен составит 8,1 %, а в наименее развитых странах — 2,4 %. Последние данные, имеющиеся по отдельным странам, указывают на рост цен на импорт в 2021 году в пределах 5–21 %, причем наибольший рост наблюдается в Гренаде (диаграмма 4).

Диаграмма 4
Изменение цен на импортируемые из Китая товары, перевозимые в контейнерах, по отдельным странам* (%)



* По которым имеются данные за 2021 год.

Источник: ЮНКТАД, на основе базы данных статистики международной торговли Организации Объединенных Наций.

Примечания: Определение контейнерных грузов основано на базе данных о затратах на морские перевозки Организации экономического сотрудничества и развития. Указанные изменения в % отражают медиану изменений импортных цен на различные массовые товары.

16. Ожидается, что война на Украине, затронувшая черноморский регион, также увеличит расходы во всей цепочке поставок продовольствия и транспорта, а также отразится на глобальной продовольственной безопасности и странах — нетто-импортерах продовольствия и наименее развитых странах. Ставки на танкерные перевозки и перевозки насыпных грузов также растут из-за увеличения спроса и сбоев в работе, а также из-за неопределенности, вызванной войной.

Кризис смены экипажа моряков⁴

17. На протяжении продолжающейся пандемии COVID-19 1,9 млн моряков всего мира, многие из которых — из развивающихся стран, играли жизненно важную роль в обеспечении потока критически важных товаров по цепочкам поставок и поддержании мирового судоходства и торговли. Из-за санитарных ограничений и ограничений на поездки, введенных странами для сдерживания распространения COVID-19, многие моряки не могут покинуть суда, оставаясь в море далеко за пределами сроков действия своих контрактов и 11-месячного максимального срока непрерывной работы на борту, предусмотренного Конвенцией о труде в морском судоходстве 2006 года с поправками Международной организации труда. По тем же причинам некоторые моряки не могут сменить оказавшихся в закрытом пространстве членов экипажа, что приводит к неполучению значительных сумм доходов и создает трудности для моряков и их семей.

18. Этот гуманитарный кризис смены экипажей привел к серьезной психологической перегрузке и усталости и, таким образом, увеличил риск несчастных случаев, что повышает опасность условий труда в судоходном секторе. Хотя число застрявших моряков сократилось, оно остается значительным, и для преодоления продолжающегося кризиса требуются дальнейшие коллективные усилия. Более того, все влияние штамма «Омикрон» и связанных с ним мер реагирования на смену экипажей еще не ясно, и по-прежнему могут появиться другие опасные штаммы.

Последствия пандемии для коммерческих контрактов

19. Пандемия вызывает задержки и беспрецедентные сбои в цепочках поставок, которые влияют на выполнение широкого круга контрактных обязательств и могут привести к дорогостоящим судебным разбирательствам, связанным со сложными юрисдикционными вопросами в глобальном контексте. Если не будут найдены общие подходы к уменьшению числа споров и облегчению их разрешения, в том числе с помощью контрактных норм, обеспечивающих сбалансированное распределение рисков между сторонами и усилиями по неформальному разрешению споров и посредничеству, могут потребоваться дорогостоящие судебные разбирательства в масштабах, превышающих возможности отправления правосудия с последствиями для управления и верховенства права.

20. Там, где это целесообразно, отрасли и участникам торговли целесообразно проявлять определенную сдержанность и гибкость при осуществлении своих прав. Правительствам следует рассмотреть вопрос о том, где может потребоваться вмешательство или финансовая помощь, а также укрепление формальных и неформальных механизмов и институтов разрешения споров, чтобы те могли справляться с вероятным увеличением споров по контрактам в условиях пандемии COVID-19. Могут потребоваться скоординированные усилия правительства и отрасли для устранения потенциально недобросовестной практики и чрезмерных сборов, а также для содействия развитию и использованию распределения коммерческих рисков

⁴ International Labour Organization, International Maritime Organization, UNCTAD, World Health Organization, 2022, Joint statement urging continued collaboration to address the crew change crisis, safeguard seafarer health and safety, and avoid supply chain disruptions during the ongoing COVID-19 pandemic, URL: https://unctad.org/system/files/non-official-document/un-joint-statement-on-crewing-crisis_en.pdf.

с помощью положений типовых контрактов, разработанных для отражения в контрактных правах и обязанностях обстоятельств, связанных с пандемией.

21. Дополнительные соображения возникают в свете возросшей зависимости от электронной торговли в физически ограниченном мире. В то время как электронная торговля, связанная с товарами, быстро растет, коммерческие контракты должны выполняться в реальном мире, т. е. товары должны производиться, храниться, распространяться, транспортироваться и доставляться. Все это требует физических сетей и инфраструктуры, поскольку пандемия и связанные с ней сбои продолжают создавать серьезные проблемы. Для обеспечения продовольственной безопасности и поставок медикаментов, обеспечения населения продуктами питания и использования потенциальных экономических выгод роста электронной торговли необходимо обеспечить координированную защиту физических цепочек поставок во всем мире. Адаптация к изменению климата и повышение защищенности транспортной инфраструктуры должны быть частью этой стратегии и могут иметь решающее значение для наиболее уязвимых развивающихся стран. В этом отношении потребуются совместные подходы правительств и отрасли, а также согласованность политики и синергизм.

22. Киберриски, вероятно, значительно возрастут в результате все большего перехода к виртуальным взаимодействиям на всех уровнях. Это увеличивает уязвимость во всем мире, что может нанести ущерб критически важным цепочкам поставок и услугам. Поэтому необходимо в срочном порядке предпринять скоординированные усилия по разработке защиты от киберпреступлений и кибератак. Это может потребовать значительного увеличения инвестиций и наращивания потенциала, в том числе квалифицированных специалистов.

Устойчивое и интеллектуальное судоходство и порты

23. В то время как главной темой в течение последних двух лет была пандемия, остаются приоритетными другие глобальные проблемы, в частности предотвращение изменения климата и адаптация к нему, низкоуглеродное судоходство и экологизация портов. В июне 2021 года Международная морская организация приняла новые обязательные меры по снижению углеродоемкости международного судоходства. Хотя новые нормативные разработки имеют решающее значение для продвижения повестки дня декарбонизации, они также влекут за собой затраты на адаптацию. Как утверждается в недавнем докладе ЮНКТАД, регулирующие меры, направленные на достижение низкой углеродоемкости судоходства, могут оказывать неравномерное воздействие на экономику⁵. Поддержка уязвимых стран в процессе энергоперехода и декарбонизации морского транспорта обеспечит справедливый переход к устойчивой и защищенной глобальной цепочке морских поставок⁶. Тем не менее связи и синергия между экологической устойчивостью и защищенностью транспорта и логистики неоспоримы. Неустойчивые модели транспорта и логистики увеличивают риски и повышают уязвимость для сбоев. Сокращение углеродных выбросов судоходства и ускорение перехода от ископаемого топлива остаются неотложной задачей и залогом реализации главных стратегий повышения защищенности от шоков.

Адаптация к изменению климата, повышение защищенности и снижение риска бедствий применительно к критической транспортной инфраструктуре

24. Связанные с климатом экстремальные явления и стихийные бедствия могут привести к значительному ущербу критически важным объектам транспортной инфраструктуры, а также к сбоям в работе и задержкам во всей цепочке поставок, приводя к значительным экономическим издержкам⁷. В своих последних оценках,

⁵ UNCTAD, 2021b, *UNCTAD Assessment of the Impact of the [International Maritime Organization] IMO Short-Term [Greenhouse Gas] GHG Reduction Measure on States* (United Nations publication, Geneva).

⁶ Ibid.

⁷ World Meteorological Organization, 2021, *WMO Atlas of Mortality and Economic Losses from Weather, Climate and Water Extremes (1970–2019)*, WMO-No. 1267, Geneva; см. также RTI

опубликованных в 2021 и 2022 годах, Межправительственная группа экспертов по изменению климата прямо предупредила о все более экстремальных периодах жары, засухах и наводнениях, которые могут иметь разрушительные последствия, в свете чего действенные меры адаптации становятся все более безотлагательными. Прогнозируется, что в зависимости от сценария повышение средней глобальной температуры на 1,5 °C по сравнению с доиндустриальным периодом, вероятно, будет достигнуто к 2040 году; если выбросы не будут сокращены в ближайшие несколько лет, этот порог может быть достигнут еще раньше⁸. Хотя последствия будут усиливаться по мере роста опасностей, многих из них можно избежать или уменьшить, если мир будет действовать быстро, принимая необходимые меры по адаптации и предотвращению.

25. Борьба с последствиями изменения климата остается серьезной проблемой даже во время пандемии, особенно для наиболее уязвимых групп стран, таких как малые островные развивающиеся государства. Критическая прибрежная транспортная инфраструктура в этих странах, особенно порты и аэропорты, являются жизненно важной для внешней торговли, продовольственной и энергетической безопасности, а также туризма и в контексте снижения риска бедствий. Прогнозируется, что, если не будут приняты эффективные меры по адаптации, эти объекты будут подвергаться все большему риску затопления прибрежных районов уже в 2030-х годах⁹.

26. Кроме того, эти риски растут. Ожидается, что экстремальные уровни моря повысятся почти повсеместно, и прогнозы по глобальным моделям показывают, что экстремальные явления повышения уровня моря определенных масштабов, которые в настоящее время повторяются редко (например, раз в 100 лет), как ожидается, в большинстве мест станут более частыми¹⁰.

27. Даже в мире, где потепление на 1,5 °C, возможно, произойдет уже в 2030-х годах, экстремальное повышение уровня моря в масштабах, которых до сих пор ожидалось раз в столетие, в портах многих стран Южной Америки, Африки, Персидского залива, Юго-Восточной Азии и Тихого океана может происходить каждые 10 лет. Эти прогнозы имеют важные последствия для адаптации портов к изменению климата. Порты являются объектами с длительным сроком службы, а это

International, 2022, Act now or pay later: The costs of climate inaction for ports and shipping (authored for the Environmental Defense Fund).

⁸ См. Intergovernmental Panel on Climate Change, 2021, Climate Change 2021: *The Physical Science Basis*, Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change, URL: <https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-working-group-i/>; Intergovernmental Panel on Climate Change, 2022, *Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability*, Contribution of Working Group II to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (Pörtner H-O, Roberts DC, Tignor M, Poloczanska ES, Mintenbeck K, Alegría A, Craig M, Langsdorf S, Lösschke S, Möller V, Okem A, Rama B (eds.)), Cambridge University Press, готовится к печати, URL: <https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-working-group-ii/>.

⁹ Monioudi IN, Asariotis R, Becker A, Bhat C, Dowding-Gooden D, Esteban M, Feyen L, Mentaschi L, Nikolaou A, Nurse L, Phillips W, A-Y Smith D, Satoh M, O'Donnell Trotz U, Velegrakis AF, Voukouvalas E, Vousdoukas M and Witkop R, 2018, Climate change impacts on critical international transportation assets of Caribbean small island developing States: The case of Jamaica and Saint Lucia, *Regional Environmental Change*, 18:2211–2225; Intergovernmental Panel on Climate Change, *Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development and efforts to eradicate poverty* (Masson-Delmotte V, Zhai P, Pörtner H-O, Roberts D, Skea J, Shukla PR, Pirani A, Moufouma-Okia W, Péan C, Pidcock R, Connors S, Matthews JBR, Chen Y, Zhou X, Gomis MI, Lonnoy E, Maycock T, Tignor M and Waterfield T (eds.)); Intergovernmental Panel on Climate Change, 2019, *IPCC Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate* (Pörtner H-O, Roberts DC, Masson-Delmotte V, Zhai P, Tignor M, Poloczanska E, Mintenbeck K, Alegría A, Nicolai M, Okem A, Petzold J, Rama B and Weyer NM (eds.)), Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and New York, New York, United States of America.

¹⁰ См. <https://unctad.org/news/climate-change-impacts-seaports-growing-threat-sustainable-trade-and-development>.

означает, что изменения в периодичности (периоде повторяемости) экстремальных явлений повышения уровня моря (и связанных с ними волн) в течение XXI века будут влиять на риск затопления на уровне объекта, а также на выбор и разработку необходимых мер по адаптации к изменению климата.

В. После кризиса: планирование устойчивого и защищенного от шоков транспорта и логистики

28. Хотя некоторые из несоответствий между спросом и предложением и их непосредственные последствия для морского транспорта и логистики могут исчезнуть по мере нормализации структуры глобального спроса и устранения узких мест в логистике, в настоящее время структурные факторы, такие как глобализованные, в отличие от региональных, торговые и судоходные сети, изменение моделей потребления, рост электронной торговли, растущий императив устойчивости и быстрая цифровизация также определяют долгосрочные перспективы. Эти тенденции подчеркивают необходимость принятия дальновидной стратегии путем скорейшего учета критериев устойчивости и защищенности в планировании транспортной и торговой логистики и в инвестиционных решениях.

29. Чтобы справиться с изменениями, ускоренными пандемией, и проблемами, вызванными последними геополитическими рисками, ростом цен на энергоносители, инфляцией и опасениями по поводу продовольственной и энергетической безопасности, сектору будет важно обеспечить управление рисками, готовность, цифровизацию, декарбонизацию и стрессоустойчивость. Действенное регулирование этих тенденций станет важнейшим критерием повышения стрессоустойчивости и перспективности транспортных и логистических систем.

30. В рамках решения «Единой Организацией Объединенных Наций» проблем торговли и транспортного сообщения в условиях пандемии COVID-19 проект, финансируемый по линии Счета развития Организации Объединенных Наций, по теме транспортного и торгового сообщения в период пандемии позволил объединить усилия ЮНКТАД и пяти региональных комиссий. В рамках совместного проекта эти организации ставят задачу подготовки решений Организации Объединенных Наций, которые продвигают бесконтактные решения, бесперебойную связь и методы взаимодействия с использованием для этого стандартов и инструментов Организации Объединенных Наций и при мобилизации консультативных услуг и платформ сотрудничества¹¹. Соответствующие результаты включают, среди прочего, глобальные и региональные доклады об оценке воздействия и веб-семинары, на которых были распространены основные выводы о влиянии COVID-19 на морскую цепочку поставок и мерах реагирования, принятых для уменьшения этого влияния. Кроме того, для широкого распространения и доступа через веб-платформу было подготовлено руководство о том, как добиться того, чтобы морская цепочка поставок отвечала требованиям завтрашнего дня¹². Эта работа по повышению устойчивости, основанная на синергии с Целями устойчивого развития, также развивает проводимую ЮНКТАД работу по оказанию технической помощи в области устойчивого грузового транспорта¹³.

31. Программой ЮНКТАД по управлению портами в рамках программы «Обучение в интересах торговли» разработан специальный курс «Повышение устойчивости портов к пандемиям»¹⁴. В 2021 году были проведены два таких курса. Участникам было предложено предложить рекомендации, которые помогут разработать стратегические ориентиры, связанные с реагированием систем портового

¹¹ См. <https://unctad.org/project/transport-and-trade-connectivity-age-pandemics>.

¹² См. <https://unttc.org/stream/maritime-supply-chain-resilience-tracker-and-kpis>.

¹³ См. <https://unctadsftportal.org/>.

¹⁴ См. <https://tft.unctad.org/port-management/building-port-resilience/>.

обслуживания на пандемию. Было получено более 240 предложений, и недавно были опубликованы стратегические рекомендации, ставшие результатом этой работы¹⁵.

Продолжение сотрудничества для преодоления продолжающегося кризиса смены экипажей

32. Моряки и работники морского флота — залог устойчивости морского транспорта. Бесперебойная доставка товаров с помощью морских перевозок и эффективная обработка грузов в портах зависят главным образом от работников, выполняющих свою роль эффективным, безопасным и устойчивым образом. Кризис смены экипажей моряков угрожает как беспрепятственному перемещению товаров по цепочкам поставок, так и здоровью, благополучию и правам человека моряков. Таким образом, преодоление продолжающегося кризиса смены экипажей остается важным приоритетом для дальнейших совместных действий как правительств, так и участников отрасли. В соответствии с резолюцией 75/17 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, принятой в декабре 2020 года, ЮНКТАД отслеживала и сообщала о соответствующих событиях, связанных с кризисом смены экипажей, в главе 5 «Обзора морского транспорта за 2021 год»¹⁶. Кроме того, в декабре 2021 года была опубликована соответствующая аналитическая записка ЮНКТАД¹⁷, содержащая обновленные данные и информацию. В обоих документах выделены области, в которых отрасль, правительства и международные организации могут сотрудничать в решении задач защиты прав человека и юридических прав моряков и соблюдения соответствующих трудовых норм, в том числе закрепленных в Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года с поправками, и, в частности, облегчения тяжелого положения моряков в результате пандемии COVID-19¹⁸. Кроме того, в феврале 2022 года ЮНКТАД вместе с Международной морской организацией, Международной организацией труда и Всемирной организацией здравоохранения опубликовали соответствующее совместное заявление¹⁹, призыв к продолжению сотрудничества для преодоления кризиса смены экипажей, защиты здоровья и безопасности моряков и предотвращения сбоев в цепочке поставок во время продолжающейся пандемии COVID-19. Признав решающую роль морского сектора в поддержании торговых потоков в период глобальной борьбы с COVID-19, четыре организации призвали правительства, национальные и местные органы власти и все соответствующие заинтересованные стороны, включая работодателей, предпринять 10 важнейших действий (см. вставку).

Призыв к 10 важнейшим действиям

1. Обеспечить морякам незамедлительный доступ к медицинской помощи, а также облегчить их медицинскую эвакуацию, если необходимая медицинская помощь не может быть оказана на борту.
2. Включить моряков в категорию «ключевых работников», оказывающих жизненно важные услуги, чтобы облегчить смену морских экипажей и безопасное пересечение границ, и признавать для этого соответствующие документы.

¹⁵ UNCTAD, 2022, Emerging strategies for ports during the pandemic, Policy Brief No. 93.

¹⁶ UNCTAD, 2021a.

¹⁷ UNCTAD, 2021c, Strengthening international response and cooperation to address the seafarer crisis and keep global supply chains open during the ongoing COVID-19 pandemic, Policy Brief No. 91.

¹⁸ Связанные с этим мероприятия включали онлайн-мероприятие по проблемам моряков, организованное ЮНКТАД в сотрудничестве с Международной организацией труда по случаю Всемирного дня моря 30 сентября 2021 года, а также серию морских вебинаров «Кризис комплектования экипажей: проблемы моряков во время пандемии и в последующий период» (см. <https://unctad.org/meeting/maritime-webinar-series-crewing-crisis-seafarers-concerns-times-pandemic-and-beyond>).

¹⁹ URL: https://unctad.org/system/files/non-official-document/un-joint-statement-on-crewing-crisis_en.pdf.

3. Насколько это практически возможно, считать вакцинацию моряков приоритетом национальных программ вакцинации от COVID-19 и в соответствии с рекомендациями Всемирной организации здравоохранения предусмотреть для них исключение из любых требований стран, требующих подтверждения вакцинации от COVID-19 в качестве единственного обязательного условия въезда.
4. Обеспечивать или проводить тестирование моряков на COVID-19 и предоставлять им соответствующие средства индивидуальной защиты, в том числе проводить, при необходимости, тесты полимеразной цепной реакции, чтобы способствовать выявлению случаев заболевания на борту или в порту, а также облегчить передвижение моряков, включая увольнение на берег и смену экипажа.
5. Обеспечить последовательное применение согласованных на международном уровне протоколов и стандартов, в том числе в отношении проездных документов и документов о вакцинации моряков, надлежащим образом координировать свои действия и принимать меры во избежание штрафных санкций, штрафов и чрезмерных расходов.
6. Принять последние правовые акты, в том числе Конвенцию о труде в морском судоходстве 2006 года и Конвенцию об удостоверениях личности моряков (пересмотренную) 2003 года (№ 185), и обеспечить их выполнение.
7. Внедрить недавно обновленное отраслевое руководство Всемирной организации здравоохранения по борьбе с COVID-19 на борту грузовых и рыболовных судов, опубликованное в декабре 2021 года, в котором, среди прочего, подчеркивается важность немедицинских вмешательств, таких как использование защитных масок независимо от наличия прививки.
8. Предоставлять в соответствующих случаях сертификаты открытого ключа, связанные с любым подтверждением здоровья, соответствующим защищенным сетям, таким как Международная организация гражданской авиации, для международных поездов.
9. Продолжить сотрудничество для обеспечения регулярного обновления соответствующих руководств с учетом новых моментов и новых научных открытий, а также наличия механизмов для сокращения медицинских чрезвычайных ситуаций в море и действенного реагирования на них.
10. Предпринимать согласованные совместные усилия, призванные обеспечить безопасность моряков и ограничить сбои в цепочках поставок, а также предотвратить неконтролируемое распространение новых «штаммов, вызывающих озабоченность», которые могут продлить пандемию и ее широкомасштабные социально-экономические последствия.

Источник: Международная организация труда, Международная морская организация, ЮНКТАД и Всемирная организация здравоохранения, совместное заявление 2022 года с призывом к продолжению сотрудничества для преодоления кризиса смены экипажей, защиты здоровья и безопасности моряков и предотвращения сбоев в цепочках поставок в период продолжающейся пандемии COVID-19.

Транспортные расходы и тарифы

33. Ожидается, что фрахтовые ставки останутся высокими. Неопределенность и сбои, вызванные продолжающимся геополитическим кризисом, создают нагрузку для и без того растянутых цепочек поставок. Если глобальная торговля будет продолжаться, а морской транспорт будет процветать и эффективно преодолевать сбои, потребуются целенаправленные и взвешенные действия. В этом отношении важное значение будет иметь изучение опыта и выводов, сделанных в результате беспрецедентного кризиса предложения, вызванного пандемией COVID-19. Важнейшие меры могут включать следующее:

а) мониторинг рынков для обеспечения честной, прозрачной и конкурентной торговой среды. Правительствам необходимо будет контролировать

фрахтовые ставки, а также сборы и платежи, взимаемые перевозчиками и портовыми терминалами;

b) укрепление антимонопольных органов на морском транспорте, чтобы они могли лучше понимать характер развития рынка и обеспечивать необходимый регулятивный надзор. Регулирующие органы, такие как Федеральная морская комиссия Соединенных Штатов Америки, испытывают давление грузоотправителей, добивающихся рассмотрения причин прибыльности линейных перевозок в разгар пандемии;

c) обмен информацией и укрепление сотрудничества в целях повышения эффективности транспорта и операций. Преимущества более тесного сотрудничества и обмена данными между различными участниками в морской цепочке поставок, включая перевозчиков, порты, внутренних перевозчиков, таможенные органы и грузоотправителей, невозможно переоценить;

d) продолжение и совершенствование исследований и сбора данных для сопровождения политики и мер воздействия, направленных на сокращение транспортных расходов и повышение эффективности;

e) обсуждение и разработка вариантов немедленных и ограниченных по времени мер реагирования, которые должны быть введены в качестве механизмов реагирования на чрезвычайные ситуации, способных уменьшить любые резкие скачки расходов на перевозку продовольствия и других товаров первой необходимости, особенно для стран — нетто-импортеров продовольствия, малых островных развивающихся государств и наименее развитых стран.

Преодоление последствий пандемии для коммерческих контрактов

34. Действенное преодоление последствий пандемии с точки зрения коммерческого права и связанных с ней ответных мер будет иметь решающее значение для участников торговли как в период нынешнего кризиса, так и после него. В свете срочной необходимости рекомендаций по этому вопросу, ЮНКТАД подготовила две предметных информационных записки в рамках своего технического сотрудничества, связанного с COVID-19²⁰ по грузовым претензиям²¹ и по международной купле-продаже товаров²², — а также аналитический доклад с уделением особого внимания морским перевозкам грузов и мультимодальным перевозкам²³. В этих документах рассмотрены юридические последствия пандемии для исполнения различных видов контрактов, а также некоторые из существующих оговорок типовых форм, которые были разработаны отраслевыми ассоциациями для включения в чартеры для обеспечения распределения коммерческого риска между сторонами. Также представлены некоторые рекомендации для контрагентов и изложены соответствующие соображения для директивных органов. Ведется подготовка к дальнейшей работе, включая соответствующее виртуальное обучение и наращивание потенциала.

35. Проблема, которая явно привлекла внимание рынка во время пандемии, — задержки с документацией. Можно надеяться, что полученный опыт будет способствовать внедрению большим числом контрагентов безопасных электронных решений, которые уже доступны и были приняты рынком. ЮНКТАД активно участвует в соответствующей работе в Комиссии Организации Объединенных Наций по праву международной торговли по оборотным документам мультимодальной перевозки, а также в согласовании правового регулирования мультимодальных

²⁰ См. <https://unctad.org/project/transport-and-trade-connectivity-age-pandemics>.

²¹ UNCTAD, 2021d, COVID-19 implications for commercial contracts: Carriage of goods by sea and related cargo claims (UNCTAD/DTL/TLB/INF/2021/1).

²² UNCTAD, 2021e, COVID-19 implications for commercial contracts: International sale of goods on [cost insurance and freight] CIF and [free on board] FOB terms (UNCTAD/DTL/TLB/INF/2021/2).

²³ Contracts for the carriage of goods by sea and multimodal transport: Key issues arising from the impacts of the COVID-19 pandemic (UNCTAD/DTL/TLB/INF/2022/1).

перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе в Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана.

Плановая оценка рисков и обеспечение готовности

36. Перевозчики, порты, предприятия инфраструктуры, грузоотправители и руководители цепей поставок должны учитывать критерии риска в своих решениях и планах. Им необходимо диверсифицировать деловых партнеров и поставщиков, улучшить прогнозирование спроса и объемов, планировать потребности в мощностях, включая транспорт и оборудование, совершенствовать управление запасами и страховыми резервами, а также тщательно переосмыслить плюсы и минусы бизнес-моделей «точно в срок» и резервных запасов применительно к резервным запасам.

37. Инвесторы, рейтинговые агентства и регулирующие органы все больше и больше ожидают, что порты и судоходные компании будут учитывать риски в своих планах. Главные меры — разработка и реализация стратегий управления рисками и обеспечения непрерывности деятельности, построение прочных отношений с ключевыми партнерами (например, судоходные компании, порты, грузоотправители и внутренние перевозчики) и обеспечение прозрачности расширенной сети поставок.

Цифровизация

38. Инвестирование в цифровую инфраструктуру имеет решающее значение для улучшения обмена информацией и эффективного планирования ресурсов. Автоматизация и интеллектуальные технологии могут решить многие проблемы. Технологии, обеспечивающие сквозную прозрачность, совместную работу, быстроту реагирования, гибкость и оптимизацию операций, можно задействовать для повышения устойчивости при сохранении конкурентоспособности. Следует уделять больше внимания удаленным от водных путей и внутренним узлам, чтобы способствовать внедрению цифровых технологий. Следует поддерживать усилия по внедрению цифровых инструментов для повышения экологической устойчивости, экономической эффективности и защищенности от шоков в развивающихся регионах.

39. Если будут реализованы решения, подобные тем, которые предлагает робототехника, и интуитивные «умные» системы и составляющие, они улучшат связи между пользователями портов, повысят эффективность и сократят расходы. Однако цифровые решения также сопряжены с некоторыми рисками и новой уязвимостью для атак. Поэтому инвестиции в кибербезопасность и обеспечение функциональности транспорта и логистики, а также цепочек поставок, которые они обслуживают, будут иметь решающее значение.

Энергопереход и устойчивость

40. Интеллектуальное и устойчивое судоходство и порты находятся на переднем плане глобальных программ обезуглероживания, устойчивого развития и цифровизации. Таким образом, продолжающийся энергетический и экологический переход на морском транспорте составляет стратегическую цель, которая не должна отступить на второй план, когда максимум внимания прикован к борьбе с пандемией. Важный шаг в правильном направлении — обеспечение того, чтобы планы расходов и восстановления после пандемии также были связаны с экологической устойчивостью, экологизацией цепочек поставок, продвижением низкоуглеродного топлива и ускорением внедрения цифровых технологий в регионах.

41. Судоходным компаниям необходимо будет расширить свой флот и увеличить инвестиции, чтобы удовлетворить спрос, а также достичь целей обезуглероживания с помощью модернизации и замены. Это потребует более предсказуемой нормативно-правовой базы и большей определенности при расширении масштабов использования альтернативных видов топлива. Порты переходят на новые стратегии, извлекая выгоду из возможностей электронной торговли и готовясь к низкоуглеродному будущему с помощью повышения экологичной составляющей в деятельности промышленных портов. Порты должны играть роль каталитических узлов для получения доходов и

промышленного роста, поддерживая экологичное судоходство и переход на альтернативные виды топлива.

42. Расширение возможностей обезуглероживания, энергоэффективности и производства энергии из возобновляемых источников может принести большие сопутствующие выгоды в плане предотвращения изменения климата и адаптации к нему (например, в ответ на воздействие экстремальных температур), а также в плане снижения зависимости от импорта энергии и связанных с этим расходов. Это особенно важно для малых островных развивающихся государств и других стран, которые сталкиваются с долгосрочными сбоями в цепочках поставок и сокращением потенциальных доходов в результате воздействия пандемии на основные сектора экономики, такие как туризм.

Борьба с последствиями изменения климата остается серьезной проблемой

43. Хотя масштабные социально-экономические последствия пандемии COVID-19 заставляют ставить новые приоритеты, способные помешать усилиям по повышению устойчивости к изменению климата и адаптации к нему, пандемия также может служить предостережением, показывая исключительную важность готовности, оценки рисков и повышения стрессоустойчивости. Извлеченные уроки должны придать новый импульс своевременной оценке климатических рисков/уязвимостей и способствовать долгосрочному планированию, необходимому для повышения стрессоустойчивости и достижения более широких общих целей устойчивого развития, отраженных в Повестке дня устойчивого развития на период до 2030 года и соответствующих международных соглашениях. В рамках любой стратегии адаптации инфраструктуры и повышения устойчивости необходимо учитывать изменяющиеся обстоятельства, возникающие в результате воздействия пандемии COVID-19 (например, необходимость принятия санитарных и защитных мер в портах въезда, изменения туристических рынков/моделей и усиление зависимости от местных/национальных ресурсов/поставок).

44. Во время пандемии COVID-19 произошло значительное падение инвестиций в транспортную инфраструктуру. Однако существенное увеличение инвестиций и наращивание потенциала развивающихся стран будет иметь решающее значение для того, чтобы «отстроить лучше, чем было» после пандемии. Необходимо срочно увеличить финансирование адаптации к изменению климата. Согласно оценкам, необходимые затраты на адаптацию в развивающихся странах в 5–10 раз превышают нынешние потоки государственного финансирования адаптации, и разрыв в финансировании адаптации увеличивается²⁴. Кроме того, необходимы дальнейшие усилия для достижения прогресса во всем мире в планировании, финансировании и осуществлении адаптации на уровне стран²⁵. По оценкам Организации экономического сотрудничества и развития, для достижения Целей устойчивого развития к 2030 году потребуются ежегодные инвестиции в инфраструктуру на сумму 6,9 трлн долларов. Налицо острая необходимость в увеличении наличия и доступности зеленого и синего финансирования инфраструктуры, в том числе в форме грантов, а не кредитов, чтобы избежать дальнейшего увеличения долгового бремени²⁶. Это может принести огромные экономические выгоды. По оценкам Всемирного банка, инвестиции в устойчивую инфраструктуру в развивающихся странах могут принести прибыль в размере 4,2 трлн долл. в течение срока службы новой инфраструктуры, или четыре доллара прибыли на каждый вложенный доллар²⁷.

45. Чтобы помочь в процессе адаптации и повышения стрессоустойчивости транспортной инфраструктуры, Марракешское партнерство за глобальные действия

²⁴ United Nations Environment Programme, 2021, *Adaptation Gap Report 2021: The Gathering Storm – Adapting to Climate Change in a Post-Pandemic World*, Nairobi.

²⁵ Ibid.; see also TD/541/Add.2, paras. 86–87.

²⁶ Organisation for Economic Co-operation and Development, 2017, *Investing in Climate, Investing in Growth*, OECD Publishing, Paris.

²⁷ Hallegatte S, Rentschler J and Rozenberg J, 2019, *Lifelines: The Resilient Infrastructure Opportunity*, Sustainable Infrastructure Series, World Bank, Washington, D.C.

по борьбе с изменением климата разработало ряд рекомендаций, нацеленных на повышение стрессоустойчивости транспортных систем, инфраструктуры и транспортных средств, а также определяющих основные рубежи на пути к 2050 году (2025, 2030 и 2040 годы)²⁸. Соответственно, к 2025 году вся новая транспортная инфраструктура, системы и, при необходимости, транспортные средства должны быть климатоустойчивыми, по крайней мере до уровней, отражающих прогнозируемые климатические условия в 2050 году. К 2030 году этому требованию должна соответствовать все критически важные транспортные системы и инфраструктура. К 2040 году все критически важные системы и инфраструктура должны быть защищенными от последствий изменению климата, по крайней мере, до уровня, отражающего прогнозируемые климатические условия в 2100 году. Претворение этой своевременной цели в жизнь потребует значительного ускорения усилий, а также наращивания технического и человеческого потенциала и финансирования, особенно для развивающихся стран.

46. Действенная адаптация должна быть подкреплена надежной нормативно-правовой базой, а также стратегиями, политикой и планами снижения уязвимости. Один из примеров в этом отношении — Стратегия и план действий по адаптации к изменению климата на 2021–2026 годы Организации восточнокарибских государств, принятые на восьмом совещании Совета министров по экологической устойчивости в мае 2021 года.

47. Важную роль также играют стандарты, руководства и инструменты для заинтересованных сторон. Другими примерами служат методика, разработанная ЮНКТАД в рамках своего технического сотрудничества с малыми карибскими островными развивающимися государствами²⁹ и недавнее отраслевое руководство по планированию адаптации к изменению климата для портов и внутренних водных путей³⁰, разработанное Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного транспорта в сотрудничестве с партнерами, включая ЮНКТАД. Также актуален новый стандарт Международной организации по стандартизации ИСО 14091:2021 «Адаптация к изменению климата. Руководство по оценке уязвимости, воздействия и риска»³¹, в котором рассматривается уязвимость для изменения климата и подчеркивается важность оценки рисков, а также мониторинга и оценки любой организации, независимо от ее размеров, типа или характера.

III. Растущий спрос на решения для транспорта и торговли

48. Нарушение торговых потоков в результате COVID-19, среди прочего, продемонстрировало важность простых, согласованных, стандартизированных, прозрачных, скоординированных и автоматизированных пограничных процедур. Уменьшение времени, затрат и сложностей при импорте, экспорте и транзите товаров через границы составляют суть упрощения процедур торговли.

A. Успехи в осуществлении Соглашения об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации

49. На сегодняшний день Соглашение об упрощении процедур торговли ратифицировали 154 члена Всемирной торговой организации. Обязательства, изложенные в Соглашении, в настоящее время выполняются каждым членом Всемирной торговой организации в соответствии с сообщенным ими графиком

²⁸ United Nations Framework Convention on Climate Change, 2021a, Climate action pathway: Transport, Action table, URL:

https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Transport_ActionTable_2.1.pdf;

ibid., 2021b, Climate action pathway: Transport, Vision and summary, URL:

https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Transport_Vision%26Summary_2.1.pdf.

²⁹ См. <https://SIDSport-ClimateAdapt.unctad.org>.

³⁰ См. <https://www.pianc.org/publications/envicom/wg178>.

³¹ См. <https://www.iso.org/standard/68508.html>.

выполнения. В соответствии с Соглашением каждая развивающаяся страна и наименее развитая страна — член Всемирной торговой организации имеют возможность определять свои соответствующие сроки реализации и могут, при необходимости, обращаться за помощью к донорам и международным организациям, включая ЮНКТАД. Ожидается, что всестороннее осуществление Соглашения об упрощении процедур торговли придаст большой импульс международной торговле и будет способствовать устойчивому развитию развивающихся и наименее развитых стран, а также достижению Целей устойчивого развития.

50. В дополнение к Соглашению об упрощении процедур торговли меры по упрощению процедур торговли, включая транзит, были включены во многие региональные и субрегиональные торговые соглашения, тем самым дополняя Соглашение об упрощении процедур торговли и усиливая внимание к важности реализации мер по упрощению процедур торговли. В то же время многообразные обязательства по упрощению процедур торговли в международных, региональных и субрегиональных соглашениях могут сбивать с толку, если они не согласованы. Поэтому важно, чтобы на национальном уровне применялись четкие правила и нормы для обеспечения соблюдения таких правил и формирования прозрачного и логичного национального механизма упрощения процедур торговли.

51. Согласно ряду международных исследований, развивающиеся и наименее развитые страны, в частности, могут выиграть от внедрения эффективных процедур торговли. Проведение реформ, нацеленных на упрощение процедур торговли, включая транзит, имеет важное значение для развивающихся и наименее развитых стран в связи с достижением Целей устойчивого развития.

52. Однако реализация этих положительных результатов была нарушена COVID-19, а затем и войной на Украине. Цепочки поставок и создания стоимости подверглись серьезному негативному воздействию. Пандемия COVID-19 сначала привела к тому, что многие границы были практически закрыты для обмена товарами на длительный период с целью снижения риска распространения вируса.

53. Влияние реализации мер по упрощению процедур торговли на эти сбои было неоднозначным. С одной стороны, отмечалось, что во многих развивающихся и наименее развитых странах усиливается нехватка кадров, а координация затруднена. Так, многие национальные комитеты по упрощению процедур торговли не смогли продолжить работу во время пандемии COVID-19, поскольку физические встречи были невозможны, а виртуальные встречи были крайне затруднены тем, что сотрудники работали из дома без необходимых возможностей виртуального общения.

54. В то же время в ряде стран введение ряда ограничений, повлиявших на пограничные процедуры, с целью избежать прямого контакта между транспортным персоналом, с одной стороны, и персоналом, отвечающим за пограничный контроль, например сотрудниками таможен, — с другой, привело к ускорению внедрения или модернизации цифровых решений, таких как автоматизированное таможенное оформление, использование механизмов «одного окна» или сетевых информационных порталов для обеспечения прозрачности и распространения новых положений и правил. В результате, несмотря на людские страдания и в основном негативное влияние на торговлю, вызванное COVID-19, пандемия вызвала волну автоматизации, которая, возможно, не произошла бы такими темпами. Это, вероятно, приведет как к немедленному, так и к долгосрочному повышению эффективности процессов международной торговли, а также государственного управления.

55. В дополнение к вышесказанному компании уделяют все большее внимание тому, как спланировать бесперебойную работу своих цепочек поставок. Это привело к таким соображениям, как возвращение ранее вынесенных за рубеж и переданных на сторону производств, повышенное внимание к созданию региональных цепочек поставок и т. п. Влияние этих соображений и решений, которые будут приняты предпринимательским сектором, будет зависеть от существующих механизмов упрощения процедур торговли и новых решений по упрощению процедур торговли, которые обретают форму. Точно так же рост электронной торговли, который еще

больше ускорился во время COVID-19, также повлияет на необходимость дальнейшего ускорения упрощения процедур торговли.

В. Меры, принятые в ответ на Covid-19

56. ЮНКТАД поддерживает развивающиеся страны и наименее развитые страны в повышении их национального и/или регионального потенциала для более действенного реагирования на будущие кризисы, такие как пандемия COVID-19, а также для сведения к минимуму нарушений торговых потоков путем целенаправленного, но оперативного анализа действующих национальных чрезвычайных норм, касающихся упрощения процедур торговли, и их применения в период кризиса.

57. Это включает предоставление национальному комитету по упрощению процедур торговли (НКУТ) и другим соответствующим органам, участвующим в международной торговле и транзите, экспресс-оценки национальной готовности в период кризиса, такого как пандемия COVID-19 или сходный кризис, для уменьшения воздействия кризисов путем обеспечения непрерывности цепочек поставок и создания стоимости и поддержания потоков импорта, экспорта и транзита, включая товары первой необходимости, при обеспечении контроля за соблюдением требований, таких как требования таможенного и санитарного контроля и т. д.

58. Инициатива быстрого сканирования также направлена на выявление и понимание эффективности торговых мер и правил в период кризиса, в частности, путем оценки осведомленности о существовании мер, способах их реализации, координационных структурах и партнерских отношениях, своевременной доступности информации и прозрачности имеющихся решений, а также реального влияния, которое они оказывают на уменьшение негативных последствий кризиса для торговли.

59. На основе такого технического сотрудничества, оказанного ЮНКТАД в период пандемии COVID-19, ЮНКТАД разработала проект на 2023–2026 годы с целью укрепления потенциала стран Тихоокеанского региона для облегчения и ускорения обработки международных грузов помощи для преодоления гуманитарных кризисов, стихийных бедствий или сложных чрезвычайных ситуаций, таких как пандемия COVID-19. Проект приведет к налаживанию инновационной организации перемещения грузов помощи и координации содействия торговле во время стихийных бедствий в Тихоокеанском регионе.

С. Решения для торговли между странами

60. Во время пандемии COVID-19 и любого острого кризиса перемещение товаров через границы становится проблематичным в условиях закрытия границ или сбоев и узких мест из-за новых таможенных протоколов и мер санитарного контроля, которые увеличивают продолжительность и издержки торговых процедур. Несмотря на то, что после первого периода изоляции пограничные службы достаточно быстро внедрили чрезвычайный порядок действий, потоки товаров, тем не менее, оказались затронуты, что привело к задержкам с поставками предметов первой необходимости и медицинского оборудования, а также к снижению экономической эффективности торговли товарами, что повысило экономическую уязвимость, в частности малых и средних участников торговли.

61. Меры по упрощению процедур торговли могут повысить устойчивость частного сектора благодаря, среди прочего, расширению доступа к информации (см. статью 1 Соглашения об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации) в результате прозрачности, цифровизации процессов оформления (см. статью 10.4 Соглашения об упрощении процедур торговли) пограничных служб и усиления координации и взаимодействия на границах (статьи 10.7 и 23.2 Соглашения об упрощении процедур торговли). ЮНКТАД разработала ряд цифровых решений для расширения торговли через границы, таких как порталы конъюнктурной информации,

средство отслеживания реформ для национальных комитетов по упрощению процедур торговли и таможенных «единых окон», а также программы профессионального совершенствования по вопросам кризисного регулирования для национальных комитетов по упрощению процедур торговли, проведенные удаленно в период кризиса.

62. Программа «Автоматизированная система обработки таможенных данных» (АСОТД) оказывает содействие развивающимся странам и странам с переходной экономикой в упрощении процедур торговли и модернизации таможенных органов, а также в компьютеризации и цифровизации процессов оформления товаров с помощью информационно-технологической системы таможенного управления четвертого поколения ASYCUDA World. В 2021 году системы АСОТД ежедневно использовались примерно в 100 странах и территориях, включая 39 наименее развитых стран, 34 малых островных развивающихся государства и 21 развивающуюся страну, не имеющую выхода к морю. По просьбе государств-членов программа АСОТД расширила сферу своей деятельности, включив в нее консультирование правительств по вопросам разработки и внедрения систем «единого окна» для международной торговли, ориентированных на решение задач таможенных органов, предоставив заинтересованным сторонам, связанным с торговлей (например, министерствам, коммерческим банкам, регулирующим пограничным органам и т. п.) интегрированную платформу и возможности обмена информацией. В настоящее время 11 государств-членов используют или внедряют систему «единого окна» на основе АСОТД. В последние годы АСОТД наладила партнерские отношения с несколькими международными организациями и агентствами по торговле и развитию, такими как Конвенция о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения, Германское агентство международного сотрудничества, Управление по координации гуманитарных вопросов Организации Объединенных Наций и отрасль морских перевозок.

63. С 2020 года АСОТД и Германское агентство международного сотрудничества сотрудничают в разработке специализированного решения для интеграции данных — ASYHUB³². Решение ASYHUB обеспечивает сопряжение системы ASYCUDA World и систем информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) поставщиков транспортных данных. Оно повышает эффективность процессов таможенного оформления и систем управления рисками, упрощая обработку морских грузовых манифестов до прибытия грузов. Оно также объединяет и обрабатывает данные, относящиеся к информации о морских грузах до их прибытия/отправления. В 2021 году решение ASYHUB было доработано и оптимизировано. Оно проходит проверку в отобранных для этого странах — Камбодже и Шри-Ланке. Теперь в обеих этих странах можно обмениваться данными и передавать их между платформой обмена данными и документами³³, ASYHUB и ASYCUDA World. Кроме того, на Шри-Ланке несколько платформ в настоящее время могут автоматически обмениваться данными и информацией о судах с помощью функции регистрации судов. Ожидается, что решение ASYHUB будет введено в эксплуатацию в Камбодже и на Шри-Ланке в 2023 году.

64. Конференция по международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения, и АСОТД совместно разработали облачную систему электронных разрешений, «eCITES», которая обеспечивает автоматизированную поддержку подачи заявок, обработки и выдачи разрешений для международной торговли видами, находящимися под угрозой исчезновения. Система была опробована на Шри-Ланке в феврале 2020 года. Мозамбик планирует внедрить ее в 2022 году.

65. В рамках проекта Счета развития Организации Объединенных Наций по транспортным и торговым связям в период пандемии программа АСОТД приняла участие в борьбе с последствиями COVID-19. В 2020 году программа выпустила руководство для таможенных органов по адаптации использования ими системы

³² См. <https://unctad.org/news/digitizing-global-maritime-trade-project-launched>.

³³ См. <https://www.tradelens.com/>.

ASYCUDA World в ситуации COVID-19³⁴, помогая их сотрудникам решать свои задачи при минимуме прямого взаимодействия. Руководство рассматривает вопросы внедрения и развития безбумажной обработки, адаптации модуля управления рисками ASYCUDA World, пересмотра организационных механизмов, внесения изменений в налоговую политику, адаптации инфраструктуры ИКТ и проведения анализа торговых данных для отслеживания воздействия пандемии. Кроме того, в рамках программы ACOTД были проведены опросы таможенных органов с целью быстрой оценки условий работы и содействия реализации руководства ЮНКТАД, касающегося принятия мер борьбе с COVID-19. В опросе приняли участие 46 стран -пользователей систем ASYCUDA.

66. В 2021 году в сотрудничестве с Управлением по координации гуманитарных вопросов программа ACOTД разработала Автоматизированную систему обработки гуманитарных грузов. Эта система обеспечивает плавную и эффективную координацию ввоза гуманитарной помощи. Она гарантирует своевременность и логистическую эффективность гуманитарного реагирования на чрезвычайную ситуацию кризиса. В контексте COVID-19 Автоматизированная система обработки гуманитарных грузов позволяет определять приоритеты и оформлять партии лекарств и медицинского оборудования.

67. Программа ACOTД мобилизовала усилия для предоставления качественных учебных материалов пользователям систем ACOTД во всем мире с помощью создания электронной обучающей платформы. С 2020 года дистанционное виртуальное обучение и электронное обучение стали краеугольным камнем наращивания потенциала. Платформа предлагает качественные видеоуроки, документацию и упражнения для освоения использования и настройки систем ACOTД, таких как ASYCUDA World, Автоматизированная система оформления гуманитарных грузов и eCITES.

IV. Выводы и путь вперед

68. На фоне проблем глобальной экономической и торговой политики и геополитической ситуации нарушения, вызванные COVID-19, обнажили и усилили уязвимости глобальных производственных цепочек, включая транспортные сети, которые их обеспечивают. Решение задачи «отстроить лучше, чем было» требует политики и инициатив, в которых риски, экологическая устойчивость и технологии служат предпосылками устойчивого и жизнестойкого постпандемического мира.

69. Экспертам предлагается определить приоритетные области действий, чтобы помочь транспорту и логистике преодолеть разнообразные глобальные проблемы и добиться устойчивого восстановления, одновременно повышая стрессоустойчивость и продвигая повестку дня устойчивого развития. Они, возможно, решат рассмотреть, в частности, следующие вопросы:

a) скачки фрахтовых ставок, концентрация рынка и регулятивный надзор, а также целесообразность/осуществимость создания механизма реагирования на чрезвычайные ситуации для уменьшения непосредственных последствий роста транспортных расходов и цен для малых островных развивающихся государств в целях обеспечения продовольственной и энергетической безопасности;

b) декарбонизация судоходства, энергопереход и «умные» и устойчивые порты, а также упрощение процедур торговли и транспорта с учетом климатических императивов;

c) ускорение действий по обеспечению и содействию оценке воздействия изменения климата, адаптации, повышению защищенности и уменьшению опасности бедствий для портов и других важнейших транспортных объектов инфраструктуры, в частности в уязвимых развивающихся странах;

³⁴ UNCTAD, 2020, Adapting the use of ASYCUDA World to the COVID-19 situation: Guidelines to customs administrations (UNCTAD/DTL/ASYCUDA/INF/2020/1).

- d) готовность к сбоям, оценка рисков и управление ими, а также повышение защищенности транспорта и логистики от шоков;
 - e) продолжение сотрудничества для преодоления кризиса смены экипажей, защиты здоровья и безопасности моряков и предотвращения сбоев в цепочке поставок в период продолжающейся пандемии COVID-19;
 - f) технологии и цифровизация как средство обеспечения устойчивости и повышения защищенности транспорта и логистики;
 - g) конкретные пробелы и потребности в технической помощи и наращивании потенциала, а также роль правительства, государственного и частного сектора и партнеров по развитию в решении неотложных проблем и сохраняющихся задач устойчивого развития и защищенности транспорта и логистики;
 - h) действия и необходимые задачи по ускорению осуществления мер по упрощению процедур торговли, в частности с учетом опыта недавних сбоев в глобальных цепочках поставок.
-