



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

Distr.: General
26 August 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

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

проходившей во Дворце Наций в Женеве 12–14 июля 2022 года



Содержание

	<i>Стр.</i>
Введение	3
I. Резюме Председателя.....	3
Устойчивость и защищенность от шоков транспорта и упрощения процедур торговли во время пандемии и в последующий период: основные вызовы и возможности.....	3
II. Организационные вопросы	11
A. Выборы должностных лиц.....	11
B. Утверждение повестки дня и организация работы	11
C. Утверждение доклада о работе совещания	11
Приложение	
Участники	12

Введение

Девятая сессия Рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли была проведена с 12 по 14 июля 2022 года как в виртуальном, так и в очном формате. Сессию вел Председатель (Ботсвана), избранный на первом пленарном заседании. Обсуждения были посвящены связи между транспортом, торговлей и цепочками поставок.

I. Резюме Председателя

Устойчивость и защищенность от шоков транспорта и упрощения процедур торговли во время пандемии и в последующий период: основные вызовы и возможности

(Пункт 3 повестки дня)

1. Открывая дискуссию по данному пункту повестки дня, представитель секретариата ЮНКТАД подчеркнул растущее значение глобальных цепочек поставок и логистики в контексте пандемии коронавирусной инфекции (COVID-19), войны в Украине и экономики Мирового океана, повлиявших на глобальный валовой внутренний продукт (ВВП) и рост торговли. Он также сообщил участникам, что форум ЮНКТАД по торговой логистике пройдет на Барбадосе в 2023 году.

Уяснение проблемы

2. В состав участников первой панельной дискуссии вошли президент Международной ассоциации портов и гаваней Малайзии; председатель Комитета по упрощению процедур торговли Всемирной торговой организации; генеральный секретарь Союза африканских советов грузоотправителей; заместитель директора Глобального альянса по упрощению процедур торговли, Международная торговая палата; и руководитель отдела международной торговли и права Международной федерации экспедиторских ассоциаций.

3. Один из участников дискуссии назвал стратегические направления развития портов — риск и устойчивость, сотрудничество в области данных, энергетический переход и устойчивое развитие — в новых условиях, когда сбои стали обычным делом. Сектор морского судоходства отстает в цифровизации из-за отсутствия сотрудничества. Оратор предложил направлять доходы от рыночных мер на инфраструктуру, включая порты, поскольку именно порты могут стать центрами декарбонизации. Он подчеркнул, что большей устойчивости в сфере морских перевозок можно достичь путем сотрудничества между заинтересованными сторонами.

4. Другой участник дискуссии заявил, что Соглашение об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации является долгосрочным решением для ускорения процессов таможенной очистки снижения торговых издержек, особенно в развивающихся и наименее развитых странах. Важную роль в создании равных условий играют прозрачность и цифровизация. Соглашение по упрощению процедур торговли имеет механизм предоставления финансовой поддержки и технической помощи, которые необходимы развивающимся странам для полного выполнения своих обязательств. Национальные комитеты по упрощению процедур торговли предоставляют возможности для участия как частного, так и государственного сектора. На мероприятии, посвященном пятой годовщине Соглашения об упрощении процедур торговли, которое состоялось 29 июня 2022 года, была подчеркнута важность цифровизации, устойчивости, инклюзивности и координации для продвижения вперед.

5. Следующий участник дискуссии выразил обеспокоенность ростом стоимости грузоперевозок с начала пандемии COVID-19. Он предложил создать комитет для обсуждения и поиска глобальных и региональных путей компенсации растущих

расходов на грузоперевозки, поскольку они серьезно влияют на покупательную способность африканских потребителей.

6. Другая участница дискуссии обратила внимание на увеличение частоты потрясений и усиление их воздействие на глобальные цепочки поставок. Она подчеркнула необходимость организации устойчивых, эффективных и жизнеспособных цепочек поставок. Решения существуют и требуют заблаговременного планирования, в том числе планирования бесперебойной деятельности, на основе данных и цифровых решений, а также от участия государственного и частного секторов. Эти решения закреплены в Соглашении об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации и в региональных торговых соглашениях. Торговля по своей сути является партнерством государственного и частного секторов и должна отражать приоритеты обоих секторов при планировании мер реагирования на потрясения.

7. Еще один участник дискуссии рассказал о текущем логистическом кризисе, в том числе о перегруженности портов, и выразил обеспокоенность по поводу консолидации рынка линейного судоходства. Такая консолидация привела к изменению конфигурации цепочки поставок с «точно в срок» на «на всякий случай» и к росту цен на морские перевозки, что отразилось на развивающихся странах, микропредприятиях и малых и средних предприятиях. Решения опираются на мультимодальность перевозок, поддерживаемых модернизированной инфраструктурой и пересмотренной правовой базой, заблаговременное планирование, например, план обеспечения бесперебойной деятельности, и меры по упрощению процедур торговли для повышения жизнеспособности и устойчивости цепочек поставок посредством диалога между частным сектором и правительствами.

8. В ходе обсуждения один из делегатов подчеркнул, что COVID-19 повлиял на стоимость морских перевозок, и призвал к отмене экономических мер против Боливарианской Республики Венесуэла, а также к увеличению инвестиций для реализации потенциала положительных экономических прогнозов. Некоторые делегаты подчеркнули, что географическое положение развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, усугубляет проблемы, вызванные пандемией; несколько делегатов вновь заявили о необходимости оказания финансовой и технической помощи африканским странам, особенно в реализации Соглашения об упрощении процедур торговли. Ряд делегатов поддержали предложение Совета Союза африканских компаний по морским перевозкам о создании структуры для обсуждения путей решения проблемы резкого роста фрахтовых ставок и подчеркнули неотложность этого вопроса.

9. Один из участников подчеркнул необходимость привлечения большего числа работников, особенно женщин и молодежи, для обеспечения устойчивости транспортного сектора и рекомендовал сосредоточиться на инфраструктуре и карьерных возможностях для работников.

Проведение устойчивых и прозрачных реформ по упрощению процедур торговли

10. Создавая контекст для дискуссии, министр туризма и международного транспорта Барбадоса пригласила участников на предстоящий форум по глобальным цепочкам поставок, который пройдет на Барбадосе в 2023 году, и рассказала о критической ситуации с глобальными цепочками поставок и поддерживающими их транспортными сетями в странах глобального Юга, возникшей из-за пандемии COVID-19. Она подчеркнула, что COVID-19 сильно повлиял на уязвимые экономики, особенно малых островных развивающихся государств. В последние годы Барбадос автоматизировал пограничные процедуры при поддержке программы «Автоматизированная система обработки таможенных данных» (АСОТД), работа над созданием единого электронного окна и системы портового сообщества. Оратор обратила внимание на возможности для инвестиций в «умные» склады, повышение уровня автоматизации и логистические сети, отметив, что укрепление государственно-частного партнерства позволит привлекать такие инвестиции. Обсуждения на текущем рассчитанном на несколько лет совещании экспертов станут вкладом в дискуссии на форуме.

11. В состав участников дискуссии вошли руководитель группы по наращиванию потенциала Налоговой и таможенной службы Ее Величества, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии; старший директор по нормативным вопросам, «Ди-Эйч-Эл экспресс америкас»; постоянный секретарь Национального комитета по упрощению процедур торговли, Министерство экономики, торговли и промышленности, Мадагаскар; начальник департамента таможенной политики, Таможенное управление Гондураса; менеджер проекта «Единое электронное окно», Министерство туризма, торговли, коммерции и бизнеса, Вануату; и главный сотрудник по электронным порталам и услугам, создающим добавленную стоимость, Агентство торговой сети Кении.

12. Представляя тему, представитель секретариата ЮНКТАД отметил необходимость умных, климатически безопасных решений по упрощению процедур торговли. Для выстраивания надлежащей системы климатического управления странам необходимо применять международные правила, такие как Соглашение об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации, наряду с международными стандартами. Он особо отметил работу ЮНКТАД в этой области по таким направлениям, как формирование межправительственного консенсуса, техническая помощь и исследования и анализ.

13. Один из участников дискуссии, выступая с позиции донора, отметил, что поддержка усилий по упрощению процедур торговли направлена на создание устойчивых и инклюзивных цепочек поставок для достижения Целей в области устойчивого развития. Он особо отметил сотрудничество между ЮНКТАД, Всемирной таможенной организацией и Налоговой и таможенной службой Ее Величества в формировании синергических связей, международных сетей и технической экспертизы. Он отметил вызовы, связанные с достижением конкретных результатов, налаживанием координации между партнерами по развитию и обеспечением устойчивости.

14. Другой участник дискуссии заявил, что пандемия показала важнейшую роль повышения устойчивости государственного и частного секторов. Для того чтобы реформы, направленные на упрощение процедур торговли, принесли долгосрочные результаты, необходима сильная политическая воля, устойчивые партнерские связи между государственным и частным секторами, конкретные планы действий и системы мониторинга и оценки. Оратор подчеркнул важнейшую роль национальных комитетов по упрощению процедур торговли в процессе координации и реформ, а также важность управления рисками. Он высоко оценил работу АСОТД по демонстрации технологий для «умного» управления границами.

15. Что касается передовой практики упрощения процедур торговли, другой участник дискуссии поделился опытом Мадагаскара в использовании программы ЮНКТАД по отслеживанию хода реформ, которая позволила национальному комитету по упрощению процедур торговли страны лучше организовать и отслеживать реформы и тем самым выполнять мандат по полной реализации Соглашения об упрощении процедур торговли.

16. Следующий участник дискуссии поделился опытом Гондураса по подготовке к упрощению процедур торговли путем использования инструмента быстрого сканирования во время санитарно-эпидемиологического и климатического кризисов в 2020–2021 годах. Это позволило определить более 30 основных национальных нормативных актов и мер, которые были реализованы в соответствующих областях, таких как трансграничная торговля и транзит. Этот подход помог понять, что было сделано, и выработать рекомендации на случай будущих кризисов. Он упомянул о таких проблемах, как низкий человеческий потенциал и отсутствие операционной совместимости платформ. Наконец, был разработан план действий, который будет включен в программу отслеживания хода реформ в стране.

17. Другой участник дискуссии поделился опытом Вануату по созданию «единого окна» и торгового портала. Санитарный и фитосанитарный модуль укрепил систему контроля биобезопасности и природоохранные учреждения. Он подтвердил, что автоматизация и прозрачность пограничных процедур способствуют развитию

возобновляемых источников энергии и эффективному использованию энергии, привлекая новые инвестиции. Наконец, оратор подчеркнул необходимость создания системы реагирования на последствия катастроф, а также готовности к будущим кризисам путем внедрения таких инструментов, как Автоматизированная система отправки грузов помощи.

18. Последний участник дискуссии поделилась опытом работы Кении с торговым порталом. Она рекомендовала сочетать этот инструмент обеспечения прозрачности с инструментами мониторинга, такими как система отслеживания хода реформ, для достижения устойчивых реформ. Она отметила, что прозрачность помогла Кении выявить «узкие места» и еще больше упростить процедуры. Она высоко оценила созданную ЮНКТАД платформу электронного обучения по вопросам упрощения процедур торговли. Наконец, она отметила необходимость дальнейшей работы над правовыми рамками, политическими мерами и инвестициями в технологии.

19. Одна из делегатов рассказала о трудностях, с которыми столкнулось Многонациональное Государство Боливия во время пандемии. Она подчеркнула, что упрощение процедур торговли имеет важное значение, и оно помогло увеличить импорт страны до рекордных показателей в последние годы.

20. Другой делегат спросил, как можно решать проблему отсутствия преемственности и долгосрочной приверженности работе по упрощению процедур торговли и бороться с неприятием риска. Один из участников дискуссии и представитель секретариата ЮНКТАД предложили использовать для передачи знаний инновационные инструменты, такие как программа отслеживания хода реформ, политическая воля и долгосрочное взаимодействие с донорами. Другой участник дискуссии затронул вопрос управления рисками, обсудив два ключевых элемента — качество данных и сотрудничество государственного и частного секторов.

21. Один из делегатов поинтересовался, в какой момент в той или иной стране должен быть создан механизм отслеживания хода реформ. В ответ один из участников дискуссии призвал страны наблюдать за ходом реализации реформ. Представитель секретариата ЮНКТАД упомянул о необходимости понимания процесса упрощения процедур торговли, преданности делу, политической воли и инвестиций в человеческие ресурсы и технологии.

Достижение устойчивого развития и повышение устойчивости в сфере транспорта и логистики

22. Участниками третьей панельной дискуссии были: профессор из Университета Хофстра, Соединенные Штаты Америки; заместитель министра по планированию и развитию сектора, Министерство транспорта, Саудовская Аравия; генеральный директор Регулирующего агентства по сертификации грузов и логистике Анголы; старший менеджер технических служб, Управление портов Маврикия, Маврикий; и руководитель глобального подразделения по обеспечению устойчивости бизнеса, «А.П Мёллер-Маэрс».

23. Открывая дискуссию, представитель секретариата ЮНКТАД осветил ключевые вопросы на стыке транспорта, устойчивости и повышения жизнестойкости, а также соответствующие мегатренды, меняющие транспорт и логистику на фоне крайне неустойчивого и неопределенного глобального операционного ландшафта. Необходимы как краткосрочные, так и более долгосрочные меры и стратегии, способствующие устойчивости, сопротивляемости, инновациям, гибкости, маневренности, эффективности и качеству распределения ресурсов. Практические усилия должны учитывать особые потребности уязвимых экономик и способствовать координации усилий, сотрудничеству, диалогу, обмену опытом и расширению возможностей мобилизации ресурсов путем разработки четких бизнес-кейсов. Не менее важным является выявление осуществимых и пригодных для финансирования проектов.

24. Первый участник дискуссии обозначил проблемы, затрагивающие цепочки поставок и транспорт, а также последствия пандемии COVID-19. Поскольку глобальные цепочки поставок являются сложными, их сила может быть и источником

слабости. Об этом свидетельствует «большая неразбериха», связанная с нарушением глобальной логистики и ростом расходов. Инструменты и стратегии повышения устойчивости должны быть разумными и не должны приводить к незапланированным негативным последствиям и безадресной обратной связи. В качестве примера можно привести синхронный шаг многих руководителей цепочек поставок по созданию запасов и резервов в качестве средства повышения устойчивости после пандемии.

25. Другой участник дискуссии отметил, что национальные меры реагирования, принятые в связи с пандемией COVID-19, оказались эффективными. Неотложные меры были приняты в разных областях и затронули самые разные аспекты: финансовые, операционные, инфраструктурные и аспект бесперебойности хозяйственной деятельности. Долгосрочные решения включают более широкую стратегию в области транспорта и логистики, охватывающую все виды транспорта и опирающуюся на принципы устойчивости, мультимодальности, жизнестойкости, чистой энергии, декарбонизации, цифровизации и «умных» решений.

26. Следующий участник дискуссии рассказал о новом регулирующем органе, недавно созданном для развития национального сектора логистики Анголы. Планируемые инвестиции в логистику, в том числе в логистические платформы, увязываются с Целями в области устойчивого развития. В сотрудничестве с ЮНКТАД и с учетом этих платформ страна отдала предпочтение подходу государственно-частного партнерства на основе концессионной модели «проектирование — строительство — эксплуатация — передача». По мнению оратора, адекватная инфраструктура и региональные решения, такие как африканский индекс морских перевозок, центр отслеживания грузоперевозок и африканский флот, могут помочь решить многие проблемы, с которыми сталкиваются страны Африки.

27. Другой участник дискуссии поделился опытом работы национального порта на Маврикии под призмой концепции устойчивых «умных портов». Подчеркивая сотрудничество с ЮНКТАД, он отметил четыре области, на которых сосредоточено особое внимание, а именно: энергетика, окружающая среда, операционная деятельность и охрана и безопасность. Ключевым инструментом стала инициатива страны по созданию «зеленого порта», которая построена на принципах энергоэффективности и использования возобновляемых источников энергии. Были внедрены различные технологии, а также стандарты и правила, в том числе в области охраны и безопасности. По мнению оратора, несмотря на существующие проблемы, в том числе финансовые, в контексте мер реагирования на COVID-19 существуют возможности, которые необходимо использовать.

28. Другой участник дискуссии вновь подчеркнул важность повышения устойчивости перед лицом сбоев, вызванных пандемией, и других угроз. Субъекты государственного и частного секторов, особенно те, которые имеют глобальное присутствие, несут ответственность за поддержание бесперебойной хозяйственной деятельности во время неблагоприятных ситуаций. Для портов и других заинтересованных сторон, включая правительство, наличие «плана Б», являющегося результатом планирования на случай непредвиденных событий, и совместная работа имеют решающее значение для эффективного реагирования с долгосрочными последствиями.

29. Одна из делегаток поделилась опытом работы транспортного сектора Нигера, страны, не имеющей выхода к морю, во время пандемии COVID-19. Она отметила как проблемы, так и некоторые позитивные факторы, например потенциал страны для поддержки транзитной торговли.

30. Несколько делегаток подчеркнули проблемы, с которыми сталкиваются грузоотправители, и необходимость финансирования для устранения недостатков инфраструктуры, такой как автостоянки. Они подчеркнули, что мобилизация ресурсов имеет большое значение и что ЮНКТАД может помочь странам определить ключевые проекты, задействовать необходимые источники финансирования и облегчить установление связей с инвесторами.

31. Другой делегат выразил от имени своей страны признательность ЮНКТАД за поддержку транссахарского автотранспортного коридора, который поможет наладить работу Африканской континентальной зоны свободной торговли.

Укрепление правовых, политических и совместных подходов для обеспечения бесперебойной торговли во время пандемии и после нее

32. В состав четвертой дискуссионной группы вошли руководитель отдела транспорта и морского судоходства Международного бюро труда; менеджер отдела договоров и правовых оговорок, Балтийский и Международный морской совет; менеджер по правам человека и устойчивому развитию, Средиземноморская судоходная компания; директор программы по вопросам изменения климата и управления рисками стихийных бедствий, Комиссия Организации восточнокарибских государств; старший эксперт по вопросам адаптации и устойчивости к изменению климата, Генеральный директорат по климатическим действиям, Европейская комиссия; и представитель Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта.

33. Представляя тему, представитель секретариата ЮНКТАД заявил, что основное внимание на сессии будет уделено политическим, правовым и совместным подходам к решению двух ключевых вопросов. Первый вопрос касается последствий пандемии и мер реагирования для моряков и коммерческих контрактов, что крайне важно для безопасного и надежного судоходства, предотвращения аварий и загрязнения, обеспечения свободного движения товаров по цепочкам поставок, а также для достижения Целей в области устойчивого развития. Второй вопрос связан с адаптацией к изменению климата, повышением устойчивости и снижением риска бедствий для портов; этот вопрос приобретает все большее стратегическое экономическое значение и неотложный характер, как подчеркивалось экспертами на предыдущей сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов и в аналитической записке ЮНКТАД. Обе проблемы вызвали значительные сбои и задержки в глобальных цепочках поставок, что привело к значительным экономическим и торговым потерям и имело важные последствия для устойчивого развития.

34. Первый участник дискуссии сосредоточился на последствиях пандемии для моряков, в частности на продолжающемся кризисе, связанном с трудностями смены экипажей, который представляет угрозу для глобальных цепочек поставок, а также на необходимости соблюдения Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 года с поправками и соответствующих нормативных документов, особенно тех, которые принимаются в Международной организации труда. Конвенция является ключевым международным документом, защищающим условия труда и жизни моряков. Он объяснил важность повышения осведомленности правительств о сложном положении моряков и их важной роли в глобальном контексте и отметил совместную работу Международной организации труда, ЮНКТАД, других структур Организация Объединенных Наций и отрасли для решения проблем моряков.

35. Второй участник дискуссии сделал сообщение о стандартных оговорках Балтийского и Международного морского совета, касающихся распределения рисков в коммерческих контрактах, наиболее широко используемых в судоходстве. Стандартизация и подготовка сбалансированных контрактов благодаря участию всех заинтересованных сторон помогают избежать дорогостоящих споров и способствуют бесперебойному осуществлению морских и торговых операций. В ответ на пандемию COVID-19 Балтийский и Международный морской совет разработали оговорку о смене экипажа для сторон тайм-чартера 2020 года, оговорку о форс-мажоре 2022 года и оговорку об инфекционном или заразном заболевании для сторон тайм-чартера 2022 года.

36. Еще одна участница дискуссии представила отраслевую точку зрения, точку зрения Средиземноморской судоходной компании, на дальнейшую работу по внедрению стандартов прав человека для моряков, в том числе путем использования типовых положений в индивидуально согласованных контрактах с крупными клиентами. Приоритетное обязательство по защите моряков отражено в Кодексе

делового поведения компании, который устанавливает стандарты ответственного ведения бизнеса с акцентом на моряков как правообладателей. В основе этого подхода лежат применимые правовые требования и нормы регулирования государств флага; международные стандарты Организации Объединенных Наций, руководящие принципы и рекомендации; и Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года с поправками. Оратор подчеркнула необходимость разработать официальное руководство, налаживать сотрудничество и продолжать уделять повышенное внимание разработке типовых оговорок с акцентом на потребности моряков в конкретном секторе.

37. Другой участник дискуссии сосредоточился на адаптации к изменению климата, повышении устойчивости и снижении риска бедствий для портов. Он отметил ключевые особенности стратегии адаптации к изменению климата и плана действий Организации восточнокарибских государств, принятого в 2021 году. Участник дискуссии назвал основные пробелы и ограничения, с которыми сталкивается регион. Он выделил ряд направлений преобразований и предложил ряд мер, включая расширение предыдущей работы ЮНКТАД (например, проведение исследований и оценок различных опасностей для малых островных развивающихся государств), в интересах всех портов в странах Организации восточнокарибских государств, с тем чтобы разработать технические и политические решения для повышения устойчивости с использованием сетевого подхода. Он также подчеркнул важнейшее социально-экономическое значение портов для малых островных развивающихся государств и необходимость адекватного и доступного финансирования для осуществления мер по повышению устойчивости портов, проведения соответствующих исследований и наращивания потенциала.

38. Другой участник дискуссии представил новое техническое руководство по оценке климатической устойчивости инфраструктуры в период 2021–2027 годов, принятое Европейской комиссией для облегчения выполнения соответствующих правовых требований, в том числе вытекающих из статьи 5 Регламента (ЕС) 2021/1119 (Европейский климатический закон), а также принятия инвестиционных решений. Он выделил различные элементы процесса оценки климатической устойчивости для повышения устойчивости к изменению климата и адаптации к нему и подчеркнул критическое значение устойчивой к изменению климата транспортной инфраструктуры для экономики и общества.

39. Последний участник представил новое техническое руководство, разработанное Всемирной ассоциацией инфраструктуры водного транспорта для поддержки процесса принятия решений по адаптации портов в условиях неопределенности. Цель руководства — помочь владельцам, проектировщикам и финансистам проектов снизить риски, связанные с изменением климата, путем использования ряда сценариев изменения климата, снижения зависимости от прошлых данных, рассмотрения маловероятных, но возможных сценариев для крупных, долгосрочных инвестиций, подготовки к каскадным авариям, использования мониторинга для содействия принятию решений (адаптивное управление) и принятия адаптивных и гибких решений, а также выбора методов оценки, которые признают и учитывают неопределенность.

Путь на Барбадос

40. На заключительном заседании сессии представитель секретариата ЮНКТАД проинформировал участников о предстоящем глобальном форуме по цепочкам поставок, который пройдет на Барбадосе в 2023 году, и напомнил, что на сессии участникам было предложено высказать свои рекомендации в отношении форума.

41. Несколько делегатов выразили удовлетворение по поводу укрепления потенциала ЮНКТАД в области упрощения процедур торговли, особо отметив различные инструменты национальной программы по расширению возможностей в области упрощения процедур торговли, а также подготовку проектов государственно-частного партнерства для привлечения финансирования в целях развития транспортной инфраструктуры.

42. По мнению другого делегата, глобальный форум по цепочкам поставок в Барбадосе дает возможность продолжить анализ проблем цепочек поставок, затрагивающих развивающиеся страны.
43. Несколько делегатов выразили обеспокоенность по поводу углубления разрыва между потребностями развивающихся стран в текущем контексте и поддержкой доноров. Они отметили потребности, связанные с укреплением потенциала для продвижения реформ по упрощению процедур торговли, растущие потребности в финансировании для развития «инфраструктуры содействия торговле» и потребности, связанные с технологической поддержкой для продвижения реформ по упрощению процедур торговли.
44. Несколько делегатов подчеркнули необходимость увеличения донорской поддержки деятельности ЮНКТАД по укреплению потенциала. Один из делегатов подчеркнул, что техническое сотрудничество в области упрощения процедур торговли имеет особое значение в связи с мандатами, утвержденными на пятнадцатой сессии Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию. Другой делегат высказал мнение о необходимости активного поиска доноров для обеспечения развития потенциала и привлечения финансовой помощи для укрепления транспортной инфраструктуры и логистики.
45. Представитель секретариата ЮНКТАД подчеркнул, что, в отличие от других организаций, ЮНКТАД не является донором и поэтому полагается на партнерские отношения и двустороннее сотрудничество для получения средств, необходимых для деятельности в области технического сотрудничества.
46. На фоне нынешних накладывающихся друг на друга глобальных кризисов один из делегатов предложил развивать или укреплять местные или региональные флоты, чтобы справиться с высокими ставками фрахта. Другой делегат упомянул о мониторинге и усилении регуляторного надзора за практикой частных портовых операторов, которые навязывают условия транзита, как это отмечалось в некоторых странах Западной и Центральной Африки. Другой делегат упомянул о пересмотре нормы прибыли транспортных операторов для защиты потребителей от высоких логистических затрат.
47. Многие делегаты и участники отметили, что вопросы упрощения процедур торговли и высокая стоимость грузоперевозок являются ключевыми для участников торговли, особенно в нынешних условиях.
48. Один делегат и один участник предложили расширить сбор и анализ региональных (африканских) данных о динамике грузовых ставок и стоимости транзита в целях принятия более обоснованных решений.
49. Представитель секретариата ЮНКТАД принял к сведению озабоченность и предложение найти механизмы для улучшения оценки стоимости морских перевозок и транзита.
50. Один из делегатов поинтересовался, имеется ли у секретариата ЮНКТАД или изучается ли им возможность оказания поддержки в укреплении потенциала в области упрощения процедур торговли в контексте Африканской континентальной зоны свободной торговли.
51. Другой делегат попросил секретариат ЮНКТАД изучить конкретные проблемы транспорта и совместимости транспортной инфраструктуры в странах, не имеющих выхода к морю.
52. Многие делегаты заявили, что для повышения эффективности торговой логистики требуется увеличение финансирования и инвестиций, а также мобилизация ресурсов. Представитель секретариата ЮНКТАД добавил, что это необходимо и для активизации мер по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним, в то время как долгосрочное видение развития инфраструктуры имеет решающее значение.
53. Одна из участниц описала текущий кризис как сочетание нарушения функционирования цепочек поставок, вызванного COVID-19 и конфликтом, а также

изменения климата. Она упомянула о необходимости ускоренного внедрения решений, позволяющих перевозить растущие объемы международной торговли таким образом, чтобы это было совместимо с охраной окружающей среды и обеспечением справедливого и равноправного перехода, особенно для стран, которые в настоящее время испытывают трудности с торговлей товарами первой необходимости. Она и представитель секретариата ЮНКТАД согласились с тем, что реагирование на императив изменения климата предполагает отделение роста торговли от негативных внешних транспортных факторов. Для этого необходимы системные изменения, которые, скорее всего, приведут к увеличению стоимости перевозок.

54. Другой участник подчеркнул полезность обсуждений на совещаниях экспертов планов адаптации морских портов к изменению климата, декарбонизации судоходства и повышения устойчивости инфраструктуры для расширения осведомленности о соответствующих проблемах и углубления их понимания.

II. Организационные вопросы

A. Выборы должностных лиц

(Пункт 1 повестки дня)

55. На своем первом пленарном заседании 12 июля 2022 года рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли избрало г-жу Аталию Лесиба Молокомме (Ботсвана) Председателем и г-на Карлоса Себастьяна Гувару Агирре (Эквадор) заместителем Председателя-Докладчиком.

B. Утверждение повестки дня и организация работы

(Пункт 2 повестки дня)

56. Также на своем первом пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли постановило утвердить предварительную повестку дня сессии, содержащуюся в документе TD/B/C.I/MEM.7/25). Таким образом, повестка дня была следующей:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Устойчивость и защищенность от шоков транспорта и упрощения процедур торговли во время пандемии и в последующий период: основные вызовы и возможности.
4. Утверждение доклада о работе совещания.

C. Утверждение доклада о работе совещания

(Пункт 4 повестки дня)

57. На своем заключительном пленарном заседании 14 июля 2022 года рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по транспорту, торговой логистике и упрощению процедур торговли поручило заместителю Председателя-Докладчику подготовить под руководством Председателя окончательный текст доклада после завершения сессии.

Приложение

Участники*

1. На сессии присутствовали представители следующих государств-членов:

Алжир	Камбоджа
Ангола	Камерун
Аргентина	Кения
Барбадос	Коморские Острова
Боливия (Многонациональное Государство)	Конго
Ботсвана	Лесото
Бразилия	Маврикий
Буркина-Фасо	Мадагаскар
Вануату	Малайзия
Венесуэла (Боливарианская Республика)	Мали
Вьетнам	Мальдивские Острова
Гаити	Марокко
Гайана	Никарагуа
Гватемала	Нигер
Гвинея	Нигерия
Германия	Панама
Гондурас	Российская Федерация
Государство Палестина	Сальвадор
Джибути	Саудовская Аравия
Египет	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Замбия	Того
Зимбабве	Уругвай
Индия	Чехия
Иордания	Шри-Ланка
Иран (Исламская Республика)	Эфиопия
Испания	Ямайка

* В этом списке указаны зарегистрировавшиеся участники. Список участников см. TD/B/C.I/MEM.7/INF.9.

-
2. На сессии были представлены следующие межправительственные организации:
 - Секретариат Содружества
 - Европейский союз
 - Международный совет по зерну
 - Организация восточнокарибских государств
 - Организация исламского сотрудничества
 - Центр «Юг»
 3. На сессии были представлены следующие специализированные учреждения и приравненные к ним организации:
 - Международная организация труда
 - Всемирная продовольственная программа
 4. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:
 - Общая категория*
 - Балтийский и Международный морской совет
 - Международная торговая палата
 - Международная федерация экспедиторских ассоциаций
 - Международная сеть стандартизации дипломов о высшем образовании
 - Специальная категория*
 - Международная палата судоходства
-