



COVID-19: ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ИЗ 10 ПУНКТОВ ПО УСИЛЕНИЮ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ И ОБЛЕГЧЕНИЮ ПРОЦЕДУР ПЕРЕВОЗОК ВО ВРЕМЕНА ПАНДЕМИИ

ПАНДЕМИЯ КОРОНАВИРУСНОЙ ИНФЕКЦИИ (COVID-19) ОКАЗЫВАЕТ НЕГАТИВНОЕ ВЛИЯНИЕ НА ЖИЗНЬ И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЛЮДЕЙ И ОКАЗЫВАЕТ ЧРЕЗМЕРНОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ. МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО, КООРДИНАЦИЯ И СОЛИДАРНОСТЬ К ДРУГ ДРУГУ БУДУТ ИМЕТЬ КЛЮЧЕВОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ПРЕОДОЛЕНИЯ ЭТОЙ БЕСПРЕЦЕДЕНТНОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ ПРОБЛЕМЫ. В РАМКАХ УСИЛИЙ, НАПРАВЛЕННЫХ НА СОКРАЩЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ ВИРУСА И СМЯГЧЕНИЕ ПОТЕНЦИАЛЬНО ПАГУБНЫХ ДОЛГОСРОЧНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ ПАНДЕМИИ, ОСОБЕННО ДЛЯ НАИБОЛЕЕ УЯЗВИМЫХ СТРАН, ПОЛИТИКАМ НЕОБХОДИМО ПРИНЯТЬ РЯД МЕР ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ И ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ. КРАЙНЕ ВАЖНО ОБЕСПЕЧИТЬ БЕСПРЕПЯТСТВЕННОЕ ДВИЖЕНИЕ СУДОВ, ОТКРЫТИЕ ПОРТОВ И ТРАНСГРАНИЧНУЮ ТОРГОВЛЮ, А ТАКЖЕ ТРАНЗИТНУЮ ТОРГОВЛЮ, ОБЕСПЕЧИВАЯ ПРИ ЭТОМ, ЧТОБЫ ПОГРАНИЧНЫЕ ОРГАНЫ МОГЛИ БЕЗОПАСНО ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ВСЕ НЕОБХОДИМЫЕ МЕРЫ КОНТРОЛЯ.

Основные тезисы

- Необходимо обеспечить беспрепятственное движение судов, открытие портов и трансграничную торговлю, а также транзитную торговлю, обеспечивая при этом, чтобы пограничные органы могли безопасно осуществлять все необходимые меры контроля.
- Содействие торговле и транспортировке товаров стало как никогда важным, чтобы избежать логистических препятствий, которые приводят к нехватке необходимых поставок.
- Конкретные меры, предложенные в этом кратком изложении, помогают в содействии транспортировке и торговле, а также предостеречь население от COVID-19.

Проблемы международной торговой логистики*

Пограничные органы сталкиваются с проблемой ускорения импорта, экспорта и транзита, в том числе необходимых медикаментов, пожертвований и грузов для оказания помощи, обеспечивая при этом профилактику эпидемии и обеспечивая надлежащий таможенный контроль и соблюдение контроля товаров и транспортного персонала.

Эта проблема затрагивает товары

и услуги, которые необходимы для сохранения многих рабочих мест на производстве, от которых зависит современное общество. Правительствам необходимо предпринять особые усилия по обеспечению и расширению производства и распространения важнейших товаров, необходимых для сдерживания пандемии и борьбы с ней (например, предметов медицинского назначения и оборудования), а также для удовлетворения основных нужд потребностей (включая продовольствие и энергию).

* Note: All websites referred to in this document were accessed in April 2020.



Фото кредит © Jan Hoffmann

Соответствующие поставщики услуг и поддерживающая инфраструктура должны быть защищены в приоритетном порядке. Это включает обеспечение того, что транспортные услуги, порты и пограничные органы не только оставались в рабочем состоянии, но и эффективно укреплялись, чтобы справляться с исключительными проблемами, с которыми они сталкиваются. Правительствам необходимо принять общие подходы к решению этих проблем во всей глобальной сети цепочек поставок, чтобы избежать широкомасштабного экономического коллапса и критических сбоев в цепочках поставок. В отсутствие неотложных мер в этом отношении восстановление экономики после пандемии может быть серьезно затруднено, что может ухудшить долгосрочные перспективы устойчивого развития, особенно для самых бедных и уязвимых слоев населения мира. Международное сотрудничество по этим вопросам жизненно важно, поскольку протекционизм может значительно усугубить глобальный кризис в области здравоохранения и задержать постпандемическое восстановление экономики. Эффективное сотрудничество, координация и сотрудничество между государственными и частными заинтересованными лицами на всех уровнях также будут иметь ключевое значение.

Основы для восстановления экономики должны быть заложены сегодня. Опираясь на опыт осуществляемых проектов ЮНКТАД и на репозиторий мер по трансграничному перемещению товаров и людей, в следующем плане действий из 10 шагов

предлагаются конкретные мероприятия для правительств и международных организаций для достижения этой цели.²

План действий из 10 пунктов для поддержки логистики международной торговли

1. Обеспечить бесперебойные перевозки грузов

Около 80 процентов объема мировой торговли перевозится коммерческими судами, которые перевозят продовольствие, энерго-носители и сырье, а также промышленные товары и компоненты. Чтобы операторы оставались в рабочем состоянии, государства флага и порта должны продолжать предоставлять все необходимые услуги, от бункеровки и снабжения до медицинских услуг для моряков и сертификации соответствия нормативным требованиям. Моряки - это ответственный персонал, для которого удаленная работа невозможна. Особенно важно разрешить экипажам садиться на свои суда или быть репатрированными из любого морского порта в мире.³

2. Держать порты открытыми

Порты предоставляют необходимые услуги для международной торговли. Они должны оставаться открытыми для судов и интермодальных видов транспорта. Часы работы по скользящему графику и безостановочные операции, если они уже используются, могут помочь в распределении рабочих нагрузок и физических контактов. Определенные ограничения - например, операции в выходные дни - возможно, придется снять во время

² See the repositories of measures on cross-border movement of goods and persons, available at <https://unctad.org/en/Pages/Coronavirus/measures-affecting-cross-border-movement-of-goods-and-persons.aspx>.

³ For further analysis of seaborne trade and the importance of international shipping, see the Review of Maritime Transport and online statistics of UNCTAD, at <http://unctad.org/RMT> and <http://stats.unctad.org/maritime>, respectively.

текущей чрезвычайной ситуации.

Правительствам необходимо осуществлять меры в области здравоохранения таким образом, чтобы свести к минимуму вмешательство в международную торговлю и транспортировку. Принципы избежания ненужных ограничений или задержек при входе в порт для судов, людей и имущества на борту также отражены в статьях I и V и в разделе 6 приложения к Конвенции Международной морской организации по упрощению морских перевозок. Требования Международного кодекса безопасности судов и портовых средств ⁴ должны применяться разумно, чтобы обеспечить постоянную безопасность морских цепочек поставок при сохранении торгового потока. Техническая записка ЮНКТАД по портовым операциям содержит дополнительные конкретные передовые методы защиты персонала порта при одновременном поддержании эффективности портовых операций.⁵

3. Защита международной торговли критически важных товаров и ускорение таможенного оформления и упрощения процедур торговли.

Всемирная таможенная организация недавно представила список кодов товаров Гармонизированной системы для критически важного медицинского оборудования. Данный список помогает правительствам и таможенным органам обеспечивать быструю очистку данной категории товаров. Правительственные органы и органы аэропортов и пограничных зон должны обеспечить экспресс-очистку и выпуск этих товаров. ЮНКТАД собирает по странам тематические исследования о передовой практике и извлеченных уроках.⁶ Несколько **конкретных мер по упрощению процедур торговли** могут быть особенно полезны для ускорения очистки и выпуска критически важных товаров в портах и пограничных переходах. К ним относятся специальные и упрощенные условия для ускоренных поставок, гуманитарной

помощи и поставок товаров медицинского назначения, а также скоропортящихся товаров. Такие схемы, как уполномоченный экономический оператор и ключевые инструменты обработки перед прибытием для обеспечения безопасной, прозрачной и предсказуемой торговой среды, должны быть полностью использованы там, где они уже созданы или внедрены в срочном порядке. Санитарные ограничения не должны становиться замаскированным барьером для торговли товарами или услугами.⁷

Некоторые меры, определенные в руководящих принципах, подготовленных Автоматизированной системой таможенных данных (ASYCUDA) ЮНКТАД, такие как отделение выпуска от таможенной очистки и прием цифровых копий, могут быть эффективными инструментами для более быстрой очистки, но требуют особенно тщательного контроля когда дело доходит до потенциально загрязненного груза.⁸

4. Содействие трансграничной перевозке

Грузовые автомобили, поезда, самолеты и соответствующие работники транспорта должны иметь возможность пересекать границы для обеспечения функционирования цепочек поставок. Ограничения на перевозку в выходные дни могут быть приостановлены.

Авиаперевозки особенно важны для определенных товаров и срочных поставок. Имеющиеся решения для гео-слежения за критически важными товарами могут помочь таможенным и другим пограничным органам ускорить оформление за счет предварительной обработки данных. Правительствам и промышленности следует поддерживать тесную связь для облегчения доступности стратегических товаров по всем цепочкам поставок, а промышленность следует поощрять к предоставлению транспортных и складских помещений там, где это крайне необходимо.⁹

⁴ The UNCTAD, 2020, Ports in the fight against COVID-19, available at <https://tft.unctad.org/ports-covid-19>, provides best practices and guidelines based on and experiences from ports that are part of the UNCTAD Train for Trade network.

⁵ The UNCTAD, 2020, Ports in the fight against COVID-19, available at <https://tft.unctad.org/ports-covid-19>, provides best practices and guidelines based on and experiences from ports that are part of the UNCTAD Train for Trade network.

⁶ For example, see an UNCTAD case study on the trade facilitation responses of China to the COVID-19 pandemic, available at <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2328>.

⁷ For updated trade-related information, including relevant notifications by World Trade Organization members and the impact COVID-19 has had on exports and imports, see https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/covid19_e.htm#measures.

⁸ See UNCTAD, 2020, Adapting the use of ASYCUDA World to the COVID-19 situation: Guidelines to customs administrations, available at <https://asyCUDA.org/en>. The guidelines assist customs administrations in coping with COVID-19 measures at their workplace and reducing direct interaction, while continuing to facilitate international trade.

⁹ The UNCTAD Sustainable Freight Transport Framework, available at <https://www.sft-framework.org>, provides a toolkit and key performance indicators to support transport corridors and public-private partnerships in international transport.



Фото кредит © Jan Hoffmann

5. Обеспечить право транзита

Все страны, включая страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита должны поддерживать доступ к морским портам. Национальные правительства, в частности страны транзита, и региональные организации должны поддерживать транзитные, транспортные и торговые коридоры и обеспечивать режимы таможенного транзита и другие процедуры упрощения транзитных перевозок, такие как использование специальных процедур и коридоров движения для транзитных перевозок. Недавний опыт показывает, что транзиту действительно препятствуют усиление мер контроля за здоровьем, замедление потоков товаров в страны, не имеющие выхода к морю.¹⁰

ЮНКТАД поддерживает сотрудничество между странами транзита и развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, в частности, в рамках Программы расширения прав и возможностей национальных координаторов по транзиту и транспортного коридора.¹¹ Продолжающееся сотрудничество ЮНКТАД в Восточноафриканском сообществе и других регионах показывает, что региональные соглашения и взаимное признание сертификатов и других документов, касающихся товаров и

водителей грузовых автомобилей, могут способствовать дальнейшему облегчению транзита. В этом отношении важную роль играют региональные экономические сообщества.¹²

6. Обеспечить прозрачность и актуальную информацию

Во времена быстро меняющейся торговой среды правительствам особенно важно четко обмениваться информацией и обеспечивать доступность информации для всех участников и заинтересованных сторон, а также постоянно обновлять информацию и справочные таблицы в режиме онлайн. Торговые информационные системы должны обеспечивать удаленный доступ ко всем формам и требованиям и обеспечивать, чтобы любой человек, взаимодействующий с правительством, мог найти то, что от него требуется в Интернете, без необходимости искать информацию физически.

Международные усилия, такие как Обсерватория по статусу пограничных переходов из-за COVID-19¹³ также могут быть очень полезны. Правительствам следует поддерживать отраслевые ассоциации в их усилиях по обмену информацией и оказанию помощи в рамках своих глобальных сетей.¹⁴

¹⁰ See, for example, the repositories of measures on cross-border movement of goods and persons available at <https://unctad.org/en/Pages/Coronavirus/measures-affecting-cross-border-movement-of-goods-and-persons.aspx>.

¹¹ For information on UNCTAD support to transit coordinators and to corridors, see <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1864> and <https://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Infrastructure-and-Services/Transport-Networks-and-Corridors.aspx>, respectively.

¹² More information on the UNCTAD collaboration with the East African Community is available at <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=1962> and on UNCTAD support to landlocked developing countries, at <https://unctad.org/en/Pages/ALDC/Landlocked%20Developing%20Countries/UN-recognition-of-the-problems-of-land-locked-developing-countries.aspx>.

¹³ See <https://wiki.unece.org/display/CTRBSBC/Observatory+on+Border+Crossings+Status+due+to+COVID-19+Home>.

¹⁴ For information on foreign trade procedures, including forms, requirements and contact data on UNCTAD trade information portals, see <http://tradeportal.eregulations.org/?l=en>.

7. Переход к безбумажной среде

Поскольку физический контакт между людьми должен быть сведен к минимуму, **электронные представления и безбумажные** транзакции становятся все более важными. Хотя товары по-прежнему необходимо перемещать физически, операции по очистке и обмену информацией должны максимально использовать существующий электронный обмен данными. Договаривающиеся стороны должны по возможности использовать электронные альтернативы традиционным оборотным накладным на бумажных носителях. Необоротные транспортные документы следует использовать, если независимое документальное обеспечение не требуется или продажа транзитных товаров не предусмотрена.¹⁵

Необходимо дематериализовать процессы, в том числе посредством автоматизации, электронных платежей и приема цифровых копий. Бесконтактные терминалы, бесконтактная доставка и автоматизированная транспортировка сводят к минимуму риск передачи COVID-19 через загрязненные поверхности и защищают здоровье всех вовлеченных работников. В то же время усилия по борьбе с киберпреступностью и борьбе с киберугрозами должны быть расширены в срочном порядке.

Разрешение трейдерам подавать в электронном виде заявки на получение разрешений и лицензий и получать соответствующие сертификаты от пограничных регулирующих органов — это простой и быстрый способ устранить физическое взаимодействие и дематериализовать процесс. Обеспечение того, что страны назначения и страны-импортеры принимают цифровые копии сертификатов, которые могут быть дополнительно защищены с помощью простых в установке кодов быстрого реагирования (QR), также может быть эффективной мерой по упрощению процедур торговли.

8. Решать заранее юридические последствия для коммерческих сторон

Беспрецедентные нарушения, связанные с пандемией и ее огромными социально-экономическими последствиями, порождают множество правовых проблем, затрагивающих трейдеров по всему миру (например, задержки и невыполнение

работы, ответственность за нарушение контракта, разочарование и форс-мажорные обстоятельства). Последствия таких проблем могут привести к коммерческим потерям и банкротствам, а также к перегрузке судов и правовых систем. Промышленность и трейдеры должны быть побуждены отказаться от некоторых своих законных прав и договориться о мораториях на выплаты, результаты деятельности и тому подобное, где это уместно.¹⁶

Перечень рекомендаций Международной морской организации¹⁷ по упрощению морской торговли во время пандемии COVID-19, предложенной широким кругом мировой промышленности, является примером типа совместных действий, которые необходимы.

9. Защита грузоотправителей и поставщиков транспортных услуг

Чрезвычайные экономические меры и меры социальной защиты должны включать международную логистическую отрасль в число ее приоритетных бенефициаров. Поставщикам

транспортных и логистических услуг может потребоваться финансовая поддержка, чтобы они могли оставаться в бизнесе и обеспечить устойчивость цепочки поставок в период пандемии и после пандемии.

В то же время правительствам следует обеспечить, чтобы перевозчики не налагали чрезмерных сборов и платежей, таких как демерредж для фрахтователей и грузоотправителей, за задержки в операциях по погрузке / разгрузке или возврат оборудования / контейнеров, которые не находятся под их контролем. Чистые плавания, отказ от контрактных ставок и другие меры, принимаемые поставщиками транспортных услуг, должны быть сведены к минимуму, чтобы защитить критически важные услуги, предоставляемые грузоотправителями, и обеспечить, чтобы цепочки поставок оставались открытыми, особенно в интересах наиболее уязвимых стран.

10. Приоритетность технической помощи

Многие из этих мер требуют инвестиций в человеческий, институциональный и технологический потенциал, и поэтому партнеры по развитию должны получить приоритетную немедленную техническую поддержку. Еще до начала нынешней пан-

¹⁵ For an update on the Digital Economy Report 2019, see The COVID-19 crisis: Accentuating the need to bridge the digital divides, available at https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtlinf2020d1_en.pdf.

¹⁶ Further information on UNCTAD work on transport legislation is provided in reports on the carriage of goods and international trade law, available at <https://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/Legal.aspx>.

¹⁷ See International Maritime Organization, 2020, IMO Circular Letter No.4204/Add.6, 27 March, available at <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/Circular%20Letter%20No.4204Add.6%20%20Coronavirus%20Covid-19%20Preliminary%20List%20Of%20Recommendations.pdf>.

демии многие развивающиеся страны уже столкнулись с проблемами, связанными с необходимостью инвестировать средства в транспортную инфраструктуру и услуги, а также в реформы системы упрощения процедур торговли.

Внедрение решений по упрощению процедур электронной торговли проще для стран, в которых уже есть электронные единые окна, современные системы таможенного оформления и цифровые торговые решения, например, такие, которые ASYCUDA предоставляет более чем в 100 странах и территориях. Международное сообщество призвано оказать техническую помощь в поддержку решений торговой логистики в срочном порядке. Ввиду практических препятствий для путешествий необходимо максимально использовать онлайн-инструменты и средства дистанционного обучения в сочетании с поддержкой развивающихся стран в области постоянного цифрового

разрыва и обеспеченности связью по цифровым каналам.

ЮНКТАД оказывает всестороннюю поддержку своим государствам-членам в их усилиях по решению беспрецедентных глобальных проблем, возникающих в результате пандемии COVID-19. Поддержка включает в себя индивидуальные консультационные услуги, а также программы исследований и наращивания потенциала в области международных транспортных услуг и законодательства, управления портами, упрощения процедур торговли и транзита и автоматизации таможенного дела.

За дополнительной информацией

М. Kituyi, Secretary-General of UNCTAD (2020). Coronavirus: Let's keep ships moving, ports open and cross-border trade flowing. Available at <https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2311>.

UNCTAD/PRESS/PB/2020/3 (No. 79)

Контакт

Ms. Shamika N. Sirimanne,
Director
Division on Technology
and Logistics
Tel: 41 22 917 5510
Shamika.Sirimanne@un.org

Press Office
Tel: 41 22 917 5828
unctadpress@unctad.org
www.unctad.org

Неофициальный перевод с английского языка.



ОРГАНИЗАЦИЯ
ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ

ЮНКТАД