



## СОВМЕСТНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О РОЛИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ И ЦЕПОЧЕК ПОСТАВОК В ПРОЦЕССЕ УСТОЙЧИВОГО СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ В ПЕРИОД COVID-19

16 сентября 2020 года

Мы живем в мире, в котором все взаимосвязано. Пандемия коронавируса (COVID-19) создала в мире беспрецедентную ситуацию. Назревший кризис стал причиной человеческой тревоги и экономического спада, который влияет на наши усилия по улучшению уровня жизни и по достижению целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР).

До наступления сегодняшнего кризиса морской транспорт, который занят перевозкой продовольствия, энергетических материалов и сырья, а также произведенных товаров и составных частей изделий, ежегодно перевозил более 108,9 триллиона тонн-км<sup>1</sup>. Морским транспортом перевозились более 80 процентов мировой торговли по объему и между 60 и 70 процентами мировой торговли в стоимостном объеме. Два миллиона моряков работали на торговых судах во всем мире. Морской транспорт имеет жизненно важное значение для обеспечения процветания и устойчивого развития.

Воздушным транспортом в 2019 году были перевезены приблизительно 4,5 миллиарда пассажиров и 223 миллиарда грузовых тонно-км<sup>2</sup>, тогда как воздушные грузоперевозки представляют 35 процентов в стоимостном объеме товаров, перевезенных всеми видами транспорта, вместе взятыми. В 2019 году общее количество имеющих лицензии профессионалов в авиации, включая летчиков, специалистов авиадиспетчерской службы и имеющих лицензии специалистов по техобслуживанию, составляло 887 000<sup>3</sup>.

Наземные виды транспорта (автомобильный, железнодорожный и судоходство по внутренним водным путям) обеспечивают жизненно важные связи для

<sup>1</sup> Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Международная морская организация (ИМО).

<sup>2</sup> Предварительные данные Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

<sup>3</sup> Статистика и прогнозы по персоналу ИКАО.

внутрирегиональной торговли во всех регионах мира. В европейском регионе 6,15 триллиона тонно-км перевезено автомобильным транспортом, 6,09 триллиона тонно-км перевезено по железной дороге и 654 миллиарда тонно-км – по внутренним водным путям<sup>4</sup>.

Однако как показали усилия, предпринимаемые на ранних этапах для сдерживания распространения пандемии COVID-19, осуществляемые в разных странах недостаточно скоординированные действия, включая ограничение передвижения и закрытие границ, оказали негативное воздействие на наш столь взаимосвязанный мир. В результате оказались затронутыми все транспортные операции, что стало причиной нарушений цепочек поставок и осуществления торговых потоков. Вследствие этого стала проблемой доставка таких важнейших продуктов, как продовольствие и медикаменты, и страны утрачивают способность сопротивляться пандемии COVID-19 и приступить к устойчивому экономическому восстановлению.

Предварительные данные и прогнозы свидетельствуют о том, насколько серьезное воздействие оказано на экономику во всем мире, например:

- В европейском регионе в 2020 году объем перевозок наземным транспортом может упасть на 40 процентов<sup>5</sup>,
- В большинстве регионов Азии к концу 2020 года объем грузовых перевозок может сократиться наполовину<sup>6</sup>,
- Ожидается, что в странах Латинской Америки и Карибского бассейна региональный экспорт и импорт в стоимостном выражении сократятся на 23 и 25 процентов соответственно<sup>7</sup>,
- Ожидается, что авиакомпании в арабских странах в 2020 году понесут убытки на сумму приблизительно в 38 миллиардов долларов США (что составляет приблизительно 53 процента от доходов за 2019 год)<sup>8</sup>,
- Африканские авиакомпании могут понести убытки на сумму свыше 6 миллиардов долларов США, и вклад данной отрасли в ВВП стран на континенте может упасть на 28 миллиардов долларов США. Кроме того, на континенте риску подвержены 3,1 миллиона рабочих мест, связанных с данной отраслью<sup>9</sup>.

Ввиду предварительных данных и извлеченных на данный момент из опыта пандемии уроков и с тем, чтобы способствовать социально-экономическому восстановлению, развитию сопротивляемости и соблюдению принципов устойчивого развития, для

---

<sup>4</sup> Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), данные за 2018 год или последние имеющиеся данные.

<sup>5</sup> По оценке ЕЭК ООН.

<sup>6</sup> По оценке Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

<sup>7</sup> Исследование Экономической комиссии Организации Объединенных Наций для Латинской Америки и Карибского бассейна (UNECLAC).

<sup>8</sup> По сообщениям Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Западной Азии (ЭСКЗА).

<sup>9</sup> Как указано Экономической комиссией Организации Объединенных Наций для Африки (ЭКА ООН).

цепочек поставок требуется более точная координация, более эффективная кооперация между различными видами транспорта и сотрудничество между разными странами.

Безопасной и эффективной системе интермодальных перевозок способствует использование таких документов Организации Объединенных Наций, как Конвенция МДП Организации Объединенных Наций и ее Международная система eTIR, Конвенция КДПГ и Протокол eCMR к ней, а также Автоматизированная система таможенных данных (АСТД). Эти документы позволяют перемещать грузы через границы без физического досмотра и сокращать контакты между людьми.

Скоординированное управление на границах через систему «единого окна (Single Windows)» позволяет участникам торговли общаться в электронном виде со всеми задействованными ведомствами. Международные стандарты обмена данными, такие как стандарты, разработанные СЕФАКТ ООН, также помогают сократить физические контакты и усовершенствовать оптимизированные процессы.

Региональное сотрудничество в области упрощения процедур торговли и транспортных сообщений по-прежнему имеет жизненно важное значение для удовлетворения конкретных потребностей и решения конкретных приоритетных задач при работе по приведению решений в соответствие с глобальными стандартами.

Кризис, стоящий сегодня перед моряками<sup>10</sup> и заключающийся в том, что они не в состоянии прибывать на суда и покидать их, требует скорейшего решения, с тем чтобы сохранить работоспособность морского транспорта и предотвратить разрушение цепочек поставок. В настоящий момент моряки являются непрямыми жертвами кризиса пандемии COVID-19, поскольку вследствие ограничений в передвижении десятки тысяч моряков вынуждены оставаться на судах или не могут попасть на суда. По оценкам ситуации на август 2020 года, для более 300 000 моряков требуется немедленная репатриация, и еще больше моряков, которые давно должны были вернуться домой, продолжают работу по продленному контракту для членов экипажа. Приблизительно такое же количество моряков не могут попасть на суда, чтобы сменить своих товарищей.

Особое внимание следует уделять облегчению въезда, выезда и транзита воздушных судов, выполняющих полеты для оказания чрезвычайной помощи, в свете настоятельной необходимости обеспечения устойчивости глобальной цепи поставок авиационных грузов и ее связи с другими видами транспорта для поддержания постоянного наличия медицинского оборудования, а также масок и других товаров медицинского и гигиенического назначения.

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Международная морская организация (ИМО), Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Африки (ЭКА ООН), Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Экономическая комиссия Организации Объединенных Наций для Латинской Америки и Карибского бассейна (UNECLAC), Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Западной Азии (ЭСКЗА) напоминают, что международный транспорт и интегрированные цепочки поставок играют решающую роль в достижении ЦУР Организации Объединенных Наций и в обеспечении

---

<sup>10</sup> Термин «моряк» включает «морской персонал», «рыбаков» и «персонал в секторе морских энергетических установок».

беспрепятственного осуществления всемирной торговли в ходе глобальной борьбы с COVID-19.

Мы приветствуем серьезные усилия, прилагаемые нашими государствами-членами в целях содействия развитию торговли и транспорта во всем мире. Тем не менее, как подчеркивалось выше, мы признаем сохраняющиеся проблемы в области торговли и транспортного сообщения во всех регионах мира.

Поэтому мы призываем все правительства максимально увеличить вклад международной торговли и цепочек поставок в устойчивое социально-экономическое восстановление в период после COVID-19 посредством более широкого использования международных законодательных документов и стандартов, а также укрепления регионального сотрудничества и сотрудничества в рамках сектора.

Мы подчеркиваем важность осуществления согласованных на глобальном и региональном уровнях взаимоприемлемых мер. Эти меры должны быть совместимы с требованиями безопасности и защищенности, соразмерными улучшению состояния здоровья населения, гибкими там, где это возможно (предоставление изъятий и исключений в соответствующих случаях), с тем чтобы обеспечить жизнеспособное экономическое восстановление, и гарантированными, с тем чтобы не деформировать рынки. Что касается воздушного транспорта, то государствам предлагается следовать ключевым принципам, изложенным в докладе Целевой группы по восстановлению воздушного транспорта (ЦГВТ) Совета ИКАО<sup>11</sup>, и осуществлять содержащиеся в нем рекомендации и руководящие принципы.

В этой беспрецедентной ситуации, когда физические контакты не рекомендуются, автоматизация и дематериализация являются ключевыми факторами, способствующими упрощению процедур торговли и перевозок. Поэтому мы поддерживаем дальнейшую цифровизацию торговых и таможенных процедур с использованием глобальных стандартов Организации Объединенных Наций для обеспечения быстрого и безопасного обмена данными и информацией о грузах и транспортных средствах. Это должно сопровождаться присоединением к правовым документам Организации Объединенных Наций по вопросам транспорта и их полным осуществлением, в частности документам, касающимся упрощения процедур перевозок и безбумажной торговли.

Региональное и секторальное сотрудничество должно стать посредником в коллективных договоренностях по борьбе с пандемией и ослаблению торговых и транспортных ограничений. В этом отношении мы хотели бы сослаться на Проект Организации Объединенных Наций по быстрому реагированию на проблемы транспорта и торговой взаимосвязанности в эпоху пандемий, который направлен на оказание помощи целевым странам в реализации решений Организации Объединенных Наций в области бесконтактных, бесперебойных и основанных на сотрудничестве международных перевозок и торговли.

Признавая необходимость поддержания трансграничной торговли в эти критические моменты, мы призываем государства применять основанный на риске подход к восстановлению воздушного, внутреннего и морского сообщения с минимальными ограничениями, одновременно предотвращая распространение COVID-19, защищая здоровье и безопасность водителей, экипажей и сотрудников пограничных служб, а также укрепляя доверие общественности к торговле и транспортным средствам. В

---

<sup>11</sup> <https://www.icao.int/covid/cart/Documents/CART%20Report%20Final.pdf>.

соответствии с рекомендациями Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) скрининговые меры должны использоваться не как самостоятельная мера, а в рамках многоуровневой стратегии. В отношении воздушного транспорта безопасные от COVID-19 операции воздушных грузоперевозок, техобслуживания, перегонки и доставки может обеспечить применение санитарного коридора (Public Health Corridor (PHC))<sup>12</sup>.

Международное сотрудничество, координация и солидарность между всеми участниками будут иметь ключевое значение для преодоления беспрецедентной глобальной проблемы, создаваемой пандемией и ее долгосрочными последствиями. Необходимо также прилагать совместные усилия по выявлению и устранению любых необоснованных регулятивных препятствий на пути восстановления после пандемии и по содействию международным перевозкам и торговле в эти трудные времена. Поэтому мы призываем правительства приступить к процессу анализа международных и региональных торговых соглашений, если это будет сочтено необходимым, и обеспечить, чтобы в них содержались положения, способствующие осуществлению торговли и перевозок во время кризисов и пандемий.

В более долгосрочном плане некоторые меры борьбы с последствиями кризиса COVID-19 могут оказаться полезными и впоследствии, например, в плане содействия дальнейшим инвестициям в цифровизацию и обеспечение беспрепятственной взаимосвязанности.

Поэтому мы призываем наши государства-члены предпринять надлежащие действия по поддержанию торговли и перевозок и по обеспечению целостности цепочек поставок. Мы также хотели бы еще раз подчеркнуть нашу неизменную поддержку в адрес государств-членов в их усилиях, направленных на устойчивое социально-экономическое восстановление в период после пандемии COVID-19 на благо всех.

---

<sup>12</sup> <https://www.icao.int/covid/cart/Documents/CART%20Report%20Final.pdf>, стр. 12.

Мукиса Китуйи  
Генеральный секретарь  
Конференция Организации  
Объединенных Наций по торговле и  
развитию (ЮНКТАД)

Китак Лим  
Генеральный секретарь  
Международная морская организация  
(ИМО)

Фан Лю  
Генеральный секретарь  
Международная организация  
гражданской авиации  
(ИКАО)

Вера Сонгве  
Исполнительный секретарь  
Экономическая комиссия Организации  
Объединенных Наций для Африки  
(ЭКА ООН)

Ольга Альгаерова  
Исполнительный секретарь  
Европейская экономическая комиссия  
Организации Объединенных Наций  
(ЕЭК ООН)

Алисия Барсена  
Исполнительный секретарь  
Экономическая комиссия Организации  
Объединенных Наций для Латинской  
Америки и Карибского бассейна  
(UNECLAC)

Армида Салсия Алишахбана  
Исполнительный секретарь  
Экономическая и социальная  
комиссия Организации Объединенных  
Наций для Азии и Тихого океана  
(ЭСКАТО)

Рола Дашти  
Исполнительный секретарь  
Экономическая и социальная комиссия  
Организации Объединенных Наций  
для Западной Азии  
(ЭСКЗА)