



Conférence Ministérielle sur le Transport des Pays en Développement sans Littoral

Thème: *Processus d'Achgabat : Financer pour une Meilleure Connectivité*

15 - 16 août 2022, Zone touristique nationale d'Avaza, Turkménistan

Session 4: Accélérer la numérisation pour améliorer le transit et la facilitation du commerce et pour une reprise durable et résiliente après le COVID-19

16 août 2022 (11:00 am - 1:00 pm)

Note d'information

La multiplicité des frontières, la lourdeur des procédures ou des réglementations aux frontières et le long des itinéraires de transit, l'insuffisance des services de transport et d'autres goulets d'étranglement non physiques contribuent aux coûts élevés du transport et du commerce auxquels sont confrontés les pays en développement sans littoral. De plus, la pandémie de COVID-19 a exacerbé ces défis. La fermeture initiale des frontières et l'introduction ultérieure de nouvelles exigences frontalières visant à freiner la propagation du virus, ainsi que les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales, y compris le transport maritime et les opérations portuaires, ont réduit l'accès des pays en développement sans littoral au transport maritime et ont encore augmenté les coûts du commerce. La nécessité de faciliter le transport et le commerce est donc devenue encore plus urgente pour les pays en développement sans littoral.

Le Programme d'action de Vienne (VPoA) reconnaît que les barrières non physiques, les retards et les inefficacités associés au transit, au passage des frontières et aux ports, y compris les procédures douanières et les exigences en matière de documentation, l'incertitude des services logistiques, la faiblesse des institutions et le manque généralisé de capacités humaines et

la marginalisation continue des pays en développement sans littoral par rapport au commerce et aux investissements étrangers directs.

Le COVID-19 a aggravé les problèmes de commerce et de transit. Par exemple, toutes les routes le long du Corridor Nord ont connu une augmentation du temps de transit, passant le long de la route Mombasa-Malaba de 7 jours au premier trimestre 2020 à 11 jours au deuxième trimestre et restant relativement élevé au troisième trimestre 2020. En Asie, tous les principaux indicateurs de

transport routier des corridors du CAREC se sont détériorés entre 2019 et 2020. Par exemple, le temps moyen de passage des frontières a augmenté à 15,1 heures en 2020, contre 12,2 heures en 2019. Les coûts moyens de passage des frontières ont augmenté, passant de 162 dollars à 199 dollars.

es Nations unies sur les transports terrestres et de l'accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (Trade Facilitation Agreement, TFA), ainsi que d'autres initiatives visant à faciliter le commerce et le transit, aux niveaux bilatéral, régional et mondial. Le TFA contient plusieurs dispositions visant à accélérer la circulation, la libération et le dédouanement des marchandises, y compris les marchandises en transit, et à réduire les goulets d'étranglement commerciaux aux frontières. Il contient également des dispositions relatives à l'assistance technique et au renforcement des capacités. Malgré pays en développement sans littoral que dans les pays de transit. En juin 2022, le taux %, contre 60 % pour les pays en développement. Pour les pays de transit, il a été estimé qu'ils s engagements. Environ 31% des engagements du TFA ont été signalés par les LLDC comme nécessitant un soutien d'assistance technique pour leur mise en

enclavés et leurs pays de transit partenaires. Le secrétariat TIR de la CEE-ONU travaille en étroite collaboration avec l'OHRLLS et d'autres organisations, organisant de nombreuses activités et ateliers communs.

En outre, les conventions des Nations Unies sur le transport et le transit, notamment la Convention douanière relative aux conteneurs (Genève, 2 décembre 1972), la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (Genève, 18 mai 1956) et la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (Genève, 21 octobre 1982), également recommandées par la résolution 76/217 de l'Assemblée générale des Nations Unies, ont prouvé leur efficacité pour faciliter le transport transfrontalier et de transit. Ils sont progressivement numérisés pour contribuer à rendre les processus transfrontaliers et de transit plus efficaces.

Les technologies de l'information et de la communication (TIC) offrent d'énormes possibilités pour la propagation des COVID-19. La facilitation des échanges et la numérisation visent toutes deux à rendre les processus plus efficaces et plus rapides. En effet, certaines dispositions du TFA ont vite également les pays en développement sans littoral à intensifier l'utilisation des TIC pour faciliter le commerce, notamment par des initiatives telles que les guichets uniques, les paiements électroniques et la modernisation des postes frontières et des systèmes douaniers automatisés. Le commerce sans papier et les mesures de commerce transfrontalier sans papier - en particulier l'échange de documents par voie électronique - se sont avérés essentiels pour maintenir le flux des échanges pendant la pandémie de COVID-19. Bien que les TIC soient importantes pour faciliter le commerce, les pays en développement sans littoral sont confrontés à plusieurs défis de mise en œuvre de haut débit. L'accès aux TIC est également un défi pour les pays en développement sans littoral. Selon les données de l'UIT, seuls 34 % de la population des pays en développement sans littoral avaient accès à l'internet en 2021.

Par exemple, afin d'aider les États membres pendant la pandémie, la CEE-ONU a accéléré le déploiement du système international eTIR. A ce jour, plusieurs pays ont finalisé l'interconnexion de leurs systèmes douaniers nationaux avec le système international eTIR. La Commission européenne, au nom de ses États membres, a préparé une preuve de concept pour interconnecter le Nouveau système de transit informatisé (New Computerized Transit System, NCTS) de l'Union européenne avec le système international eTIR et le nombre de parties contractantes connectées au système eTIR dans un avenir proche.

Objectif: Cette session permettra de discuter et de partager les expériences et les meilleures pratiques sur l'accélération de la numérisation pour améliorer le transit, la facilitation du commerce et pour une reprise durable et résiliente après le COVID-19. La réunion examinera les réalisations sur ces questions, les défis, les opportunités et proposera des recommandations pour améliorer le transit et la facilitation du commerce par une utilisation accrue des TIC et de la numérisation par les pays en développement sans littoral et les pays de transit. Elle explorera également les possibilités de soutien pour renforcer l'utilisation des TIC dans la facilitation du commerce et du transit.

Questions possibles pour la discussion:

Quelles ont été les principales réalisations en matière d'amélioration de la facilitation du commerce et du transit pour les pays en développement sans littoral et les pays de transit?

Quels ont été les principaux défis et quelles solutions efficaces et meilleures pratiques ont

été mises en œuvre ?

Comment les TIC et les nouvelles technologies peuvent-elles contribuer à une facilitation du commerce et du transport plus efficace et à des processus de transit, y compris les conventions de transport des Nations Unies et le long des corridors de transport?

Quelles sont les politiques et mesures qui pourraient contribuer à soutenir la mise en

œuvre de ces politiques ?

Quel type de soutien technique et financier est disponible pour aider les pays en

développement sans littoral à créer des capacités institutionnelles et humaines durables

visant à promouvoir la numérisation du transport multimodal ?

Quelles sont les principales réalisations en matière de facilitation du commerce et du transit

grâce à des partenariats public-privé ?

Quels sont les défis et les solutions efficaces et meilleures pratiques ont

été mises en œuvre ?