



Генеральная Ассамблея

Distr.  
GENERAL

A/46/496  
18 October 1991  
RUSSIAN  
ORIGINAL: ENGLISH

Сорок шестая сессия  
Пункт 77а повестки дня

РАЗВИТИЕ И МЕЖДУНАРОДНОЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:  
ТОРГОВЛЯ И РАЗВИТИЕ

Прогресс в осуществлении конкретных действий в связи  
с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран,  
не имеющих выхода к морю

Записка Генерального секретаря

1. В своей резолюции 44/214 от 22 декабря 1989 года Генеральная Ассамблея, напомнив о важности конкретных действий в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, приветствовала доклад Генерального секретаря Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (A/44/588, приложение) и просила его подготовить еще один доклад по этому вопросу с учетом положений данной резолюции для представления Генеральной Ассамблее на ее сорок шестой сессии.
2. Во исполнение этой просьбы Генеральный секретарь имеет честь препроводить Генеральной Ассамблее доклад Генерального секретаря Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (см. приложение).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Прогресс в осуществлении конкретных действий в связи с особыми нуждами  
и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

Доклад секретариата ЮНКТАД

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Стр.
I. ВВЕДЕНИЕ .....	1 - 3	3
II. ВЫВОДЫ И ПОЛИТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ .....	4 - 14	4
III. ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ В ОБЛАСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК .....	15 - 37	7
A. Южная часть Африки .....	17 - 21	8
B. Восточная часть Центральной Африки .....	22 - 23	10
C. Западная часть Центральной Африки .....	24 - 29	10
D. Азия .....	30 - 35	13
E. Латинская Америка .....	36 - 37	15
IV. КОНКРЕТНЫЕ ПРИОРИТЕТНЫЕ ОБЛАСТИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ МЕР И ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ .....	38 - 56	15
A. Дорожные перевозки .....	41 - 44	16
B. Железнодорожные перевозки .....	45 - 46	18
C. Порты и складские сооружения .....	47 - 48	19
D. Воздушные перевозки .....	49	20
E. Связь .....	50	20
F. Документация и процедуры .....	51 - 52	21
G. Управление и обучение .....	53	21
H. Организационные мероприятия .....	54 - 56	22
V. ТРУДНОСТИ В ОБЛАСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ПЛАТЕЖНЫХ БАЛАНСОВ .....	57 - 59	23
<u>Добавление.</u> Статистические таблицы .....		25

## I. ВВЕДЕНИЕ

1. Международное сообщество с глубокой озабоченностью продолжает изучать положение развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в частности конкретные проблемы, связанные с этим их географическим недостатком. Они не только не имеют выхода к морю, но и многие из них также фигурируют среди наименее развитых стран, экономика которых, по всей очевидности, является уязвимой в отношении торговых диспропорций. Хотя трудности, связанные с отсутствием выхода к морю, распространяются на каждый аспект процесса развития, их воздействие на эволюцию внешней торговли является особенно сильным (см. таблицы в добавлении 2-5). Дополнительные транспортные расходы, которые приходится нести странам, не имеющим выхода к морю, ограничивают развитие экспорта, поскольку это бремя уменьшает диапазон возможных экспортных товаров и рынков, на которых выгодно и с достаточной конкурентоспособностью они могли бы продаваться. Импортные цены имеют тенденцию к резкому повышению из-за высоких транспортных расходов. Низкие поступления от экспорта и рост расходов на импорт все больше оказывают отрицательное воздействие на условия торговли стран, не имеющих выхода к морю. Можно предположить, что именно эти страны испытывают основное давление, вызванное ухудшением условий торговли развивающихся стран в целом. Кроме того, тот факт, что от развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, могут потребовать оплачивать транзитные услуги в иностранной валюте, отрицательно скажется на их платежном балансе.

2. Именно в этой перспективе Генеральная Ассамблея и Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) постоянно обращаются с призывом увеличить финансовую и техническую помощь этим странам. Для мобилизации такой помощи важно, чтобы осознание точного характера и обострения конкретных проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, было еще большим. Таким образом, в своей резолюции 44/214 Генеральная Ассамблея приветствовала доклад Генерального секретаря ЮНКТАД о прогрессе в осуществлении конкретных действий в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, представленный на ее сорок четвертой сессии, и просила его подготовить еще один доклад для представления ей на ее сорок шестой сессии.

3. Настоящий доклад подготовлен в ответ на эту просьбу. Добавление 1 к настоящему докладу подготовлено в соответствии с пунктом 12 резолюции 137 (VI) Конференции, в которой к Генеральному секретарю ЮНКТАД обращена просьба постоянно держать в поле зрения ход работы по осуществлению конкретных мер, связанных с особыми потребностями и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, о которых говорится в этой резолюции, а также в резолюциях 63 (III), 98 (IV) и 123 (V) Конференции. Его содержание основано на ответах, полученных от правительств, международных организаций и межправительственных организаций, а также на результатах собственной работы ЮНКТАД по вопросам развития стран, не имеющих выхода к морю.

## II. ВЫВОДЫ И ПОЛИТИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

4. На протяжении 80-х годов страны, не имеющие выхода к морю, преследовали три основные цели в области транзитных перевозок. Во-первых, они стремились сократить издержки, связанные с транзитными перевозками, путем финансирования осуществления различных мер и мероприятий по повышению качества оперативных услуг, оказываемых в коридорах транзитных перевозок. Во-вторых, они стремились по возможности диверсифицировать свои транзитные маршруты и уменьшить зависимость от услуг одной страны, имеющей выход к морю. В-третьих, они способствовали развитию своего местного сектора по оказанию международных транспортных услуг. Этим усилиям оказывалась иногда, как, например, в южной части Африки, международная помощь, причем их координация осуществлялась на региональной основе. Там, где эти усилия основывались на отношениях сотрудничества между странами, не имеющими выхода к морю и имеющими его, положение в области транзитных перевозок существенно улучшалось. В некоторых странах, имеющих выход к морю, сложные и затяжные процедуры оформления документов и системы обеспечения безопасности были заменены простым транзитным пропуском, - "книжкой" для транзитных перевозок; наряду с этим осуществлялось тщательное и правильное печатывание транзитных грузовых партий. На основе работы Южноафриканской комиссии по транспорту и связи (ЮАКТС) был разработан региональный подход, содействующий интеграции транспортной инфраструктуры, обеспечивающий необходимые портовые сооружения и услуги, необходимые для удовлетворения потребностей стран, не имеющих выхода к морю и имеющих его, причем этот подход позволил на основе регулярных совещаний продвинуть работу, связанную с международными соглашениями в области железных дорог. Новый организационный механизм, который координирует международные перевозки, осуществляемые по коридорам, и который предполагает участие государственного и частного секторов, также был разработан для коридора Вейра, соединяющего Зимбабве с мозамбикским портом Вейра.

5. Хотя прогресс на таком уровне и был достигнут, в целом остается еще много крупных недостатков в общих системах транзитных перевозок, в результате чего производители и потребители в странах, не имеющих выхода к морю, испытывают большее негативное воздействие проблем, которые имеют место в области транзитных перевозок. Ниже кратко излагаются основные проблемы, на которые следует обратить внимание.

6. Ухудшение транспортной инфраструктуры представляет собой главную проблему, которая отрицательно сказывается на странах Африки, Азии и Латинской Америки, не имеющих выхода к морю и имеющих его. Это связано с бюджетным кризисом, который сопровождается экономическим спад, серьезно подрывая финансовые возможности правительств по поддержанию соответствующих служб. Все это, в частности, усугубляется недостатком организационных возможностей, неправильным распределением средств между новым строительством и обслуживанием старых установок, а также чрезмерной эксплуатацией различных элементов инфраструктуры, в частности дорог. Последний момент в значительной степени обусловлен неадекватным обеспечением соблюдения норм, касающихся загрузки грузовиков, или просто тем, что эксплуатация старых сооружений превышает предполагаемый срок их службы. Поэтому особое внимание следует уделять эксплуатации существующих служб и их эффективному использованию. Средства, выделяемые на цели развития, в большей степени должны расходоваться на обеспечение запасных частей, инструмента и строительных материалов, с тем

чтобы поддерживать высокий уровень эксплуатации существующих сооружений и обеспечивать их лучшее использование. В некоторых странах, не имеющих выхода к морю, бремя эксплуатации является столь большим, что возникает необходимость в получении внешней финансовой помощи.

7. Однако этого недостаточно для эксплуатации оборудования, обеспечивающего транзитные перевозки. Наряду с крупными изменениями, происходящими в организации международных перевозок на глобальном уровне, необходимы новые капиталовложения, особенно в области контейнеризации, поскольку очень часто низкая эффективность транзитных коридоров приводит к увеличению транзитного времени, что, в свою очередь, означает несоблюдение времени оборачиваемости контейнеров, которое устанавливается грузовыми линиями. Производственные мощности, обрабатывающие контейнеры, также нуждаются в значительном увеличении. Предприятия связи должны содействовать получению заблаговременной информации о наличии транспортных услуг и обеспечивать бесперебойный и быстрый транзит грузов.

8. Как не имеющие, так и имеющие выход к морю страны принимают протекционистские меры, которые затрудняют торговлю услугами в области транзитных перевозок на региональном уровне и увеличивают их стоимость. Протекционистская политика, осуществляемая обычно на основе системы лицензий или процедуры распределения, особенно касается услуг в области дорожных перевозок. Для стран, не имеющих выхода к морю, такая политика оказывает многократное отрицательное воздействие на местном уровне с точки зрения доходов и занятости, экономии валютных средств и уменьшения уязвимости в отношении сбоев в функционировании транспорта. Для стран же, имеющих выход к морю, такая политика увеличивает доходы и занятость и обеспечивает особые выгоды для коридора, по которому осуществляются дорожные транзитные перевозки. Однако рост расходов, обусловленный протекционизмом, уменьшает общий объем транзитных перевозок и, хотя он отвечает секторальным интересам, тем не менее является непродуктивным. В целом, либерализация торговли услугами в области транзитных перевозок на региональном уровне является важной целью, которая устанавливает основу для свободной конкуренции в этой области и обеспечивает повышение качества услуг по более низким ценам.

9. Для повышения эффективности систем транзитных перевозок, в рамках региональных транзитных режимов были разработаны некоторые организационные мероприятия. Эти режимы, которые распространяются как на страны, не имеющие выхода к морю, так и на транзитные страны различных регионов, основаны на согласованных нормативных документах, которые регулируют транзитные перевозки. Особенно большое значение они имеют для стран, не имеющих выхода к морю. Однако, несмотря на соглашение в отношении транзитных режимов, на практике они зачастую не соблюдаются. В некоторых регионах транзитные государства, вполне правомерно осуществляющие полный суверенитет над своей территорией, стремятся к тому, чтобы права и услуги, предоставляемые странам, не имеющих выхода к морю, не наносили ущерба их собственным законным интересам. Иногда это приводит к введению жестких и требующих много времени систем безопасности, например, в целях предотвращения контрабанды. В некоторых регионах экономический спад и другие финансовые трудности приводят к тому, что проблемы транзитных перевозок стран, не имеющих выхода к морю, игнорируются как проблемы низкой степени приоритетности. Поэтому дух и буква субрегиональных и региональных соглашений теряют свою силу и экономическое значение.

10. Важно, чтобы субрегиональные и региональные рабочие мероприятия основывались на том факте, что они могут оказывать благоприятное воздействие как на страны, не имеющие выхода к морю, так и на транзитные страны, имеющие выход к морю. Необходимо признать и уяснить, что такие соглашения связаны как с выгодами, так и с затратами для транзитных стран, имеющих выход к морю и осуществляющих транзитные перевозки. Кроме того, установление транзитных режимов на двусторонней основе (коридор) или на региональной основе должно учитывать принципы недискриминации и эффективности затрат. Важно также, чтобы в мероприятиях по установлению сотрудничества использовался прагматический подход, в котором основное внимание уделяется конкретным задачам и проектам, поскольку, по-видимому, такой подход является более жизнеспособным. Такой подход обеспечивает также более адекватную плановую основу для достижения долгосрочных задач создания всеобъемлющих региональных экономических группировок. Показательной в этом отношении является работа Конференции по координации экономического развития юга Африки (ККЭРФА).

11. Финансовые последствия многих межгосударственных инвестиционных проектов в области транспортных перевозок имеют зачастую такие масштабы, что участвующие в них страны не могут нести это бремя самостоятельно. Поэтому необходимо дальнейшее предоставление внешней помощи со стороны донорских учреждений, которая служит в качестве катализатора, а также помощи со стороны различных программ, способствующих выполнению мероприятий в области сотрудничества. Программы Десятилетия транспорта и связи Организации Объединенных Наций в Африке, Азии и в районе Тихого океана вносят важный вклад в этом направлении. Однако имеющиеся данные свидетельствуют о том, что в официальной помощи в целях развития всех развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, помощь, оказанная сектору перевозок, по-прежнему составляла всего лишь около 10 процентов в 1989 году. Донорские учреждения, выступающие в поддержку этих программ, должны также принимать во внимание особые неблагоприятные условия стран, не имеющих выхода к морю, и добровольно придерживаться концессионных и гибких критериев своей политики в области финансирования.

12. Ратификация и осуществление международных конвенций, связанных с транзитными перевозками, по-прежнему представляет собой жизнеспособный механизм. Присоединение к таким конвенциям обеспечивает основу для решения многих двусторонних и субрегиональных конфликтов, затрагивающих операции в области транзитных перевозок. Донорские учреждения должны там, где это целесообразно, также использовать свое влияние для обеспечения того, чтобы программы в области транзитных перевозок, которые они поддерживают, учитывали гарантии, содержащиеся в существующих международных конвенциях, таких, как Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 года и Таможенная конвенция о контейнерах 1972 года.

13. Страны, не имеющие выхода к морю, должны принять стратегии развития, которые предусматривают максимальные экономические связи между различными секторами экономики, в качестве части долгосрочных усилий, направленных на уменьшение воздействия отрицательных факторов, обусловленных их неблагоприятным географическим положением. В этой связи важно, чтобы страны, не имеющие выхода к морю, изыскивали средства увеличения местной добавленной стоимости товаров до их экспорта. Первостепенные задачи в области экспорта

должны быть связаны прежде всего с теми элементами, множительный эффект которых является наибольшим. Финансовые последствия существующих в настоящее время весьма низких экспортных уровней таковы, что эти страны не могут извлечь выгоды из низкой стоимости обратного транзита из-за исключительно односторонней направленности транзитных перевозок стран, не имеющих выхода к морю, при объеме импорта, существенно превышающим объем экспорта. Кроме того, большую поддержку необходимо обеспечивать проектам, направленным на развитие местного производства дорогостоящих малогабаритных экспортных товаров и на замену импорта дешевых и крупногабаритных товаров.

14. Оборудование в области транзитных перевозок можно использовать более эффективно путем повышения управленческих возможностей и профессиональной квалификации персонала, занимающегося транзитными операциями. Поэтому необходимо проводить более подробные обзоры с целью выявления конкретных потребностей в области подготовки кадров в каждой стране на различных уровнях. Программы подготовки должны включать обучение инструкторов и обеспечение учебными материалами. Там, где для подготовки кадров необходимы иностранные специалисты, желательно набирать их вместе с местными коллегами, с тем чтобы обеспечить плавный переход к подготовке собственных кадров и рабочей силы.

### III. ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ В ОБЛАСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

15. Оказание услуг в области транзитных перевозок является сложной деятельностью. Она зависит от целого ряда агентов как в частном, так и в государственном секторе и включает как лиц, являющихся гражданами стран, не имеющих выхода к морю, так и лиц, не являющихся ими. Для оказания услуг в области транспортных перевозок требуется: а) физическая инфраструктура (дороги, железные дороги, портовые сооружения, складские помещения и т.д.), б) телематическая инфраструктура (облегчающая трансграничные потоки данных) и с) услуги, связанные с физическим перемещением товаров (перевозка грузов, таможенная очистка и экспедиция грузов, страхование, упаковка товаров и финансирование операций). Часть физической инфраструктуры представляет собой недвижимое имущество, находящееся на территории транзитных стран. Сутью проблемы транспортных перевозок стран, не имеющих выхода к морю, является то, что они не имеют суверенного доступа к морю.

16. Такое положение создает ряд трудностей. Политика в области транспорта соседних стран, имеющих выход к морю, совершенно естественно направлена на дальнейшее удовлетворение их собственных внутренних интересов. Транзитные перевозки являются сложной деятельностью в материально-техническом отношении. Это объясняется большими расстояниями, которые приходится преодолевать - свыше 1000 км для 11 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (см. добавление, таблица 1). Кроме того, транзит через иностранные государства создает дополнительные организационные проблемы. Различные задержки могут происходить из-за того, что транзитные страны совершенно законно стремятся обеспечить свои интересы безопасности. Хотя внутренние районы государств, имеющих выход к морю, могут быть весьма удалены от портов, и перевозки в эти районы обходятся дорого, по меньшей мере их транспортные проблемы не усугубляются политическими и административными препятствиями, которые могут возникать при следовании

транзитных грузов по территории иностранного государства. То же самое положение в области транзитных перевозок в странах, не имеющих выхода к морю, различно в зависимости от коридора или района, однако можно выделить некоторые общие проблемы.

#### А. Южная часть Африки

17. Регион юга Африки включает шесть стран, не имеющих выхода к морю: Замбию, Зимбабве, Малави, Лесото, Свазиленд и Ботсвану. Портами, которым должны обслуживать транзитные перевозки, являются следующие: Дурбан, Ричардс-Бей, Порт-Элизабет и Кейптаун (все они находятся в Южной Африке); Мапуту, Накала и Вейра (в Мозамбике); Дар-эс-Салам (Объединенная Республика Танзания) и Лобито (Ангола). В силу политического положения, сложившегося в южной части Африки, порт Лобито закрыт с 1975 года; с начала 80-х годов мозамбикские порты также обычно были закрыты; коридоры, ведущие к ним, находятся под постоянной угрозой нападения со стороны повстанцев. Пути, связывающие Мапуту с Зимбабве и Накала с Малави, в настоящее время восстанавливаются и открываются, однако прогресс является очень медленным.

18. В конце 80-х годов Замбия проводила политику переориентации транзитных перевозок в направлении от Южной Африки. В 1988 году около 85 процентов основного экспорта, который составляет медь, перевозилось через Дар-эс-Салам и 15 процентов через Вейру. Однако такая политика осуществлялась исключительно за счет высоких экономических издержек. Крупной проблемой для импортеров и экспортеров Замбии явился затор в коридоре, ведущем в Дар-эс-Салам. Этот затор выразился в увеличении транзитного времени. Перевозка меди по железной дороге из Коппербелта в Дар-эс-Салам занимала 32-36 дней в апреле 1989 года. В это время в транзите между шахтами и портом находилось 37 000 метрич. т меди. Для импортного транзита задержки были еще большими. Например, импорт 400 контейнеров, принадлежавших двум крупным грузоотправителям, в период между июнем 1988 и мартом 1989 года показывает, что среднее транзитное время, считая с момента прихода судна в Дар-эс-Салам до того момента, когда контейнеры достигли Лусаки, занял 77 дней для грузов, направленных по железной дороге, и 51-53 дня для грузов, перевозимых автодорожным транспортом. Из этого времени 43 дня было потрачено в порту после прихода судна. Одной из причин такого затора в коридоре, ведущем в Дар-эс-Салам, является низкая эффективность портовых операций. В настоящее время положение в этом отношении значительно улучшилось. Трудности подобного рода сохраняются на железной дороге ТАЗАРА, также имеют место серьезные оперативные трудности на зимбавийских железных дорогах. В последнем случае эти трудности объясняются недостатком валюты, критической нехваткой локомотивов, плохим состоянием железнодорожных путей и проблемами управления железнодорожной системой, которая характеризуется сильной однонаправленностью транзитных перевозок. Затормаживаются сезонным скоплением прибывающих насыпных импортных грузов (особенно удобрений, пшеницы и кукурузы).

19. Более 95 процентов экспортных и импортных перевозок Малави, обслуживаемых портами Вейра и Накала в Мозамбике, осуществляется железными дорогами. В 1982-1983 годах из-за деятельности повстанцев пришлось закрыть эти дороги и осуществлять грузовые перевозки через Южную Африку. Протяженность кратчайшей дороги до Дурбана в Южной Африке составляет 2 500 км. Она проходит через три другие страны. В 1987 году около 550 000 метрич. т (63 процентов импорта и

экспорта Малави) было перевезено по этой дороге, причем повстанцы зачастую перекрывали коридор Тете, являющийся частью этой дороги, требуя объезда через Замбию, что добавляло лишних 1 177 км. Значительным событием для Малави явилось открытие северного транспортного коридора через порт Дар-эс-Салам. Этот проект стоимостью в 113 млн. долл. позволил восстановить и улучшить дороги в Объединенной Республике Танзании и Малави, построить грузовые центры Малави в Дар-эс-Саламе и Мбейе для обработки сухих и топливных грузов, обслуживания вагонов-цистерн и самих цистерн, приобрести контейнерное судно для обеспечения регулярного обслуживания грузов между портами Чилумба и Чипока на озере Малави и улучшить работу этих портов до уровня эффективной обработки контейнерных и топливных грузов.

20. Ботсвана, Лесото и Свазиленд почти полностью зависят от портов Южной Африки в том, что касается их торговых путей. Для такой страны, как Лесото, которая полностью окружена Южной Африкой, такое положение является неизбежным. Для Ботсваны, южная часть которой близко расположена к портам Южной Африки, эти порты используются для основных экспортных грузов, следующих морем (мясо и медно-никелевый штейн). Алмазы, являющиеся основным экспортом Ботсваны, перевозятся по воздуху. В Свазиленде и в других странах южной части Африки наблюдались крупные сбои в его транзитных перевозках с начала 80-х годов. В то же время Мапуту являлся портом, который использовался примерно на 67 процентов для перевозки импортных и экспортных грузов этой страны. К концу 80-х годов основными товарами, для которых использовался данный порт, были намыльные грузы, товары с низкой стоимостью, отгружаемые в ограниченном объеме, в частности свазилендский сахар и уголь. Другие экспортные грузы, включая пульпу, а также некоторые новые обработанные экспортные товары, такие, как деревянные декоративные полки и стеллажи, вывозились через Южную Африку. Сахарная промышленность Свазиленда понесла тяжелые финансовые потери из-за возросшей переориентации экспорта сахара в направлении от Мозамбика. Транзитные перевозки Зимбабве осуществляются через порты Мапуту и Бейра в Южной Африке. С помощью армии коридор, соединяющий с Бейрой, был постоянно открыт. Был создан новый организационный механизм координации транзитных перевозок в коридоре Бейры под названием Управление коридора Бейры, а также связанная с ним Группа коридора Бейры, которая очень хорошо работает.

21. Южноафриканская комиссия по транспорту и связи (ЮКАТС) разработала инвестиционную программу общей суммой свыше 4 млрд. долл.; обязательства в отношении оказания помощи содействовали восстановлению железнодорожных линий и портов, а также облегчили трудности, связанные с пропускной способностью транзитной системы. Тем не менее транспортная система Южной Африки была хорошо отрегулирована; в настоящее время предпочтение отдается железнодорожным транзитным перевозкам, что позволяет исключить использование услуг иностранных дорожно-транспортных фирм. Изменения, происходящие в системе дорожных лицензий, открывают некоторые новые возможности для сектора дорожных перевозок в Ботсване, Свазиленде и Лесото, хотя стандарты, требующиеся в новой системе лицензирования, означают, что методы эксплуатации транспорта и квалификация водителей нуждаются в повышении. Эти страны также приложили большие усилия для создания и расширения местного сектора дорожного транспорта.

### В. Восточная часть Центральной Африки

22. Транзитные маршруты, используемые Угандой, Вурунди и Руандой, сосредоточены главным образом на портах Момбаса и Дар-эс-Салам. Распределение перевозок между этими маршрутами менялось на протяжении 80-х годов, поскольку транспортные фирмы и правительства реагировали на изменяющиеся условия и проблемы, связанные с гражданской борьбой в Уганде, с политическим конфликтом между Вурунди и Руандой и с периодами политической напряженности между Угандой и Кенией. Основной целью правительств стран, не имеющих выхода к морю, являлась, таким образом, диверсификация транзитных маршрутов с целью обеспечения безопасности транзита. В отношении норм, регулирующих транзитные перевозки, следует отметить, что все транзитные грузы в северном коридоре, соединяющем страны, не имеющие выхода к морю, с портом Момбаса, должны подвергаться обложению транзитному сбору, который, в зависимости от товара, может добавлять к стоимости транзита 1-2 процента от стоимости сиф. Тот факт, что товары должны облагаться транзитным сбором в каждой стране означает, что потенциальная выгода, связанная с введением согласованной таможенно-транзитной дорожной декларации (ТТД), еще не осуществляется. Агенты по таможенной очистке и по экспедиции товаров (О/Э) считают, что для этого необходимо 24-25 различных штемпелей на документах и 10-12 дней для очистки товаров и подготовки их в порту к дальнейшему транзиту, в то время как все это должно занимать не более двух дней.

23. В Центральном коридоре, соединяющем страны, не имеющие выхода к морю, с портом Дар-эс-Салам, транзитные товары перевозятся по транзитному пропуску, который теряет силу, когда товары покидают Объединенную Республику Танзанию, причем транзитные контейнеры не открываются и не инспектируются в Дар-эс-Саламе. Эффективность работы этого порта также возрасла в конце 80-х годов. Основными проблемами Центрального коридора являются: а) настоятельная необходимость восстановления дорожной и железнодорожной инфраструктуры и дополнительные складские возможности для контейнеров в порту и б) устранение трудностей, связанных с пропускной способностью, которые ограничивают эффективность Танзанийской компании железных дорог (ТКЖД). ТКЖД располагает, например, всего лишь 30 специальными вагонами для перевозки контейнеров. С точки зрения инфраструктуры, в настоящее время осуществляются многие проекты по восстановлению и улучшению состояния автомобильных дорог, железных дорог и терминалов. Европейское сообщество рассматривает вопрос о предоставлении железнодорожных составов для осуществления транзитных перевозок в Центральном коридоре. Вопрос эксплуатации инфраструктуры имеет большое значение. Что касается автомобильных дорог, то перегруз грузовиков распространен повсеместно. Большую помощь в этом плане окажет введение предельных нагрузок на ось.

### С. Западная часть Центральной Африки

24. Мали располагает тремя основными маршрутами для транзитных перевозок. Два наиболее важных из них представляют собой железнодорожную линию от Дакара до Бамако и дорогу от Абиджана. Третий маршрут - это дорога от порта Ломе через Буркина-Фасо. Как Абиджан, так и Дакар являются высокоэффективными портами, однако таможенные процедуры по-прежнему являются очень медленными в Абиджане, и проблемы координации между полугосударственными предприятиями (Малийские склады, которые были созданы в целях оказания содействия транзитным

перевозкам и использования их в качестве складов) приводят к дальнейшим задержкам. К концу 80-х годов улучшение координации между национальными железнодорожными компаниями Мали и Сенегала, а также новый подвижной и тяговый состав повысили эффективность железной дороги, ведущей от Дакара, однако тарифы остались относительно высокими. Что касается международных перевозок, то сенегальские ставки были почти в 10 раз выше, чем ставки Мали. На автомобильной дороге, ведущей от Абиджана, водителям грузовиков приходится преодолевать 25 несанкционированных дорожных препятствий, что требует много времени. Кот-д'Ивуар не выполнил Конвенцию о межгосударственных дорожных перевозках, которая, как и европейская система МДП (международные дорожные перевозки), предусматривает выдачу специальных "книжек", освобождающих ее предъявителя от физической проверки на пограничном пункте. Вместо этого существует громоздкая процедура, связанная с оформлением документов. Тарифы для грузовиков устанавливаются правительственным декретом. В конце 80-х годов официальные ставки были ниже переменных издержек. Отчасти в результате этого водители грузовиков перегружали свои машины, что вело к повышению потребления топлива к более быстрому износу дорог, а также к увеличению износа и ухудшению состояния машин. Кроме того, все транзитные грузовики обязаны передвигаться колонной с сопровождением. Текущая политика в этой области основана на двусторонней конвенции, подписанной Мали и Кот-д'Ивуаром в 1975 году, которая предусматривает, что две трети тоннажа грузовых перевозок должны осуществляться малийскими грузовиками и одна треть - грузовиками Кот-д'Ивуара. Эта политика имела ограничительное воздействие на свободную конкуренцию и, следовательно, на качество и стоимость услуг.

25. Буркина-Фасо в настоящее время использует три основных маршрута для транзитных перевозок: Уагадугу-Вобо-Диулассо-Абиджан по железной дороге, тот же путь по автомобильной дороге и маршрут Уагадугу-Ломе по автомобильной дороге. Что касается транзитных перевозок, то значительная их доля осуществлялась в 1980 году через Ломе (44 процента). На железнодорожный транспорт приходится 50 процентов международных перевозок Буркина-Фасо. Время транзита для импортных грузов в Буркина-Фасо со времени прибытия в порт составляет 11 дней через Ломе, 18 дней через Абиджан по железной дороге и 17 дней через Абиджан по автомобильной дороге. Портовая железнодорожная и дорожная инфраструктура в целом находится в хорошем состоянии. Трудностей, касающихся пропускной способности, не существует, однако необходимы некоторые капиталовложения в инфраструктуру, которые способствовали бы материально-техническому обеспечению перевозок, например, в создании контейнерных терминалов и оборудовании складских площадей. Конкуренция между коридорами приводит к понижению затрат. Объем контейнерных перевозок возрастает, причем Абиджан лучше приспособлен для обработки контейнерных грузов. Более регулярные линии транспортных перевозок также заканчиваются в Абиджане.

26. На железной дороге из Абиджана имелись некоторые проблемы управления, поскольку управление железнодорожной линией было разделено на два отдельных национальных участка. Те же самые недостатки и задержки, отрицательно влияющие на дорожный транспорт на маршрутах, ведущих в Мали и из этой страны, также присущи грузовым перевозкам Буркина-Фасо. Совет грузоотправителей Буринабэ (СГВ), который представлен как в Абиджане, так и в Ломе, отвечает за регулирование операций в области транзитных перевозок, осуществляемых через оба порта. СГВ функционирует довольно успешно, особенно в том, что касается координации различных функций всех агентов, участвующих в транзитных операциях.

27. **Нигер** располагает тремя крупными маршрутами для транзитных перевозок: а) маршрут из Котону по железной дороге до Параку и оттуда по автомобильной дороге до Ниамей и других пунктов в Нигере, б) маршрут, ведущий от Ломе по автомобильной дороге до Купелы в Буркина-Фасо и затем на восток к Ниамею, и с) маршрут через Сокото до Лагоса. Последний маршрут короче для восточной части Нигера, чем дорога через Котону. Что касается транзитных перевозок, то 67 процентов их осуществляется через Котону, 23 процента - через Ломе и 10 процентов - через Лагос. Железнодорожные подъездные пути в портах в целом находятся в хорошем состоянии и обладают достаточными возможностями для удовлетворения нужд в области перевозок в ближайшем будущем. Некоторые участки дороги, параллельные железной дороге, проходящей через Бенин, нуждаются, однако, в асфальтовом покрытии. В настоящее время только грузовики-холодильники имеют разрешение следовать из Котону непосредственно в Ниамей. Время в пути является неоправданно долгим. Таможенные процедуры как в Бенине, так и в Того задерживают обычно прохождение грузов не более, чем на два или три дня. В 1987 году Буркина-Фасо, тем не менее, неожиданно ввела 4-процентный гарантийный сбор, который, в частности, отрицательно сказывается на дорогостоящем импорте. Кроме того, повсеместно распространена практика сопровождения грузовиков и многих непредвиденных остановок грузовиков на дорогах. Транзит через Нигерию затруднен отсутствием удовлетворительного рабочего соглашения федеральным правительством с Нигерией о транзитных перевозках. В целом в транзитных перевозках Нигера через Котону и Ломе имеет место большая однонаправленность.

28. **Чад** практически имеет только один маршрут к морю - через Камерун к порту Дуала по автомобильной дороге или в сочетании автомобильной дороги с железной. Хотя и имеются другие потенциальные маршруты через Нигерию, транзитного соглашения между Чадом и Нигерией не существует, причем некоторые виды перевозок запрещены. Дорожная инфраструктура в коридорах нуждается в существенном улучшении. Основными трудностями в области транзитных перевозок являются задержки в порту Дуала, непрекращающиеся официальные и неофициальные остановки машин на дороге в Камерун и требующие много времени процедуры по оформлению документации. Транзитное время с момента прибытия груза в порт Дуала оценивается в 30-53 дня для смешанных перевозок железной дорогой/автомобильным транспортом и в 29-53 дня только в случае дорожных перевозок. В сентябре 1989 года для регулирования транзитных операций было создано национальное грузовое управление (Bureau national de frêt). Оно выполняет также статистическую роль и роль по сбору налогов. Наиболее слабым местом в настоящей позиции Чада является, однако, его практическая зависимость от одной единственной дороги.

29. **Центральноафриканская Республика** обслуживается двумя основными сухопутными транзитными дорогами. Традиционным транзитным маршрутом является экваториальная дорога с железнодорожным и речным участком через порт Пуэнт-Нуар. 1300 км этой дороги обслуживается речным транспортом по рекам Убанги и Конго до Бразавиля и затем по железной дороге до порта. Вторым маршрутом является автомобильная дорога или железнодорожная и автомобильная до порта Дуала в Камеруне. На дороге, ведущей в Дуала, нет каких-либо серьезных физических трудностей. Железная дорога до Велабо и Нгаундере обладает большой пропускной способностью, однако в Велабо возникают некоторые трудности, связанные с перегрузкой товаров. Дороги находятся в довольно хорошем состоянии, однако в восточной части Камеруна некоторые основные дороги

нуждаются в улучшении обслуживания. На дороге, ведущей в Пуэнт-Нуар, река Убанги является серьезным физическим препятствием. Навигация по этой реке закрывается на четыре месяца с февраля по май и ограничена в течение двух месяцев после этого периода. Уровень воды в реке понижается, и эта тенденция, как ожидается, усугубится строительством мощной плотины на заирской части реки Убанги в Мобайе. Проблемы оперативного характера на обеих дорогах приводят к увеличению времени в пути. Таможенная очистка в морском порту требует 20-40 дней в Дуала и 5-10 дней в Пуэнт-Нуар. Средняя транзитное время по маршруту в Дуала составляет 28-63 дня (железная дорога/автомобильная дорога) и 27-62 дня (автомобильная дорога), а на маршруте в Пуэнт-Нуар оно составляет 24-36 дней. На маршруте в Дуала необходимо соблюдать дополнительное требование, состоящее в том, что машины должны сопровождаться.

#### D. Азия

30. Развивающимися странами Азии, не имеющими выхода к морю, являются Афганистан, Бутан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия и Непал. Основными коридорами, обслуживающими торговлю и транзитные перевозки, используемыми в прошлом для Афганистана, являлись: а) коридоры через СССР с использованием северных портов Хайратон, Шерхан, Бандер и Тургунди, связанных железными дорогами СССР с его западными, северными и восточными морскими портами; б) коридоры через Иран с использованием железных дорог от иранской границы до портов Персидского залива Бандер-Аббас, Бандер-Шахеур и Хоррамшар - эта дорога также дает прямой доступ к Европе через турецкую территорию; в) коридор через Пакистан с использованием порта Карачи, связанного железной дорогой с дорогой, идущей через Хиберский перевал в Пешавар, и с юго-восточной дорогой к пограничному пункту Шаман, откуда товары направляются на грузовиках к афганским пограничным пунктам. Из-за политических трудностей, которые имеют место в отношении между Афганистаном и Пакистаном, а также из-за неадекватной инфраструктуры и услуг на дороге, ведущей к морю, в настоящее время имеется ряд проблем, касающихся использования порта Карачи, в частности загоры и недостаток вагонов для перевозки афганского импорта и экспорта.

31. Большая часть импорта и экспорта Вушама перевозится через Индию. Экспорт третьих стран, главным образом фрукты, перевозится в Бангладеш. В будущем ожидается экспорт товаров в Таиланд. Между индийскими и бутанскими властями существуют хорошие отношения, и как импортные, так и экспортные грузы перевозятся равномерно, без каких-либо ненужных задержек.

32. Двамя основными портами, используемыми Лаосской Народно-Демократической Республикой для международной торговли, являются Бангкок (Таиланд) и Дананг (Вьетнам). Торговля с бывшими странами Совета Экономической Взаимопомощи (СЭВ) осуществляется главным образом через Дананг, а с другими странами - через Бангкок. Наиболее длительные задержки имеют место в отношении импортных грузов, идущих транзитом через Бангкок. Портные процедуры Бангкока требуют, чтобы груз был доставлен на складскую территорию общей таможни, а затем на платные транзитные склады. С этим связаны существенные расходы за хранение и простой транспортных средств. Грузы находятся на складе до тех пор, пока их не перегрузят на тайские грузовики или поезда, идущие в Бангкок. Транзит через Вьетнам является трудным из-за плохого состояния соединяющих восток с западом дорог, обусловленного тем ущербом, который наносится дорогам лицами, пользующимися ими. Несмотря на то,

что ремонт дороги, соединяющей порт Дананг с южным районом Лаоса, завершен, перевозка грузов по этой дороге и через центральный и северный Лаос до сих пор затруднена плохим состоянием дорог и тем фактом, что навигация на речном участке маршрута ограничена в течение трех-четырех месяцев в году. Также имеет место серьезная нехватка опытных руководителей и квалифицированного технического персонала.

33. Основная часть монгольского экспорта и импорта приходится на соседний Китай и СССР. Транзитные перевозки осуществляются по железным дорогам через Улан-Удэ к Транссибирской магистрали, после чего грузы направляются на восток, в порт Находка, причем общее расстояние составляет 4650 км, или же они направляются на запад в порт Ленинград, находящийся на расстоянии 6450 км. Другая дорога лежит через Китай, причем ближайший порт Тяньцзинь находится на расстоянии 1600 км. Товары должны быть перегружены на границе, поскольку Монголия имеет железные дороги, ширина колеи которых отличается от ширины колеи китайских дорог. Здесь также необходимо улучшение инфраструктуры.

34. Торговый и транзитный договор между Индией и Непалом обеспечивает основу для регулирования транзитных перевозок Непала, осуществляемых в третьи страны и из них. Непал испытывал трудности в области транзита, когда в марте 1989 года закончился срок действия старого договора о торговле и транзите. Однако в июне 1990 года правительства пришли к соглашению в отношении восстановления начиная с середины 1990 года положения, существовавшего до 1 апреля 1987 года, в том что касается перевозки транзитных грузов через Индию в Непал и из него, до заключения новых соглашений. Транспортные расходы Непала, однако, продолжают быть исключительно высокими, поскольку автомобильная дорога является основным видом транспорта отчасти из-за того факта, что товары приходится перегружать с одной дороги на другую из-за разности в ширине колеи. В целом стоимость перевозки транзитных грузов по территории Непала является более высокой, чем ожидалось, из-за плохого состояния автомобильного парка, отсутствия грузовиков грузоподъемностью свыше 10 тонн и плохого обслуживания дорог, а также недоиспользования канатной дороги из Хетауды в Катманду. Проект улучшения пограничной инфраструктуры и повышения эффективности управления, а также подготовки кадров был разработан с предполагаемым финансированием со стороны Всемирного банка. Большая часть автомобильных перевозок между Калькуттой и Непалом обслуживается индийскими перевозчиками. Они обладают достаточным потенциалом, и им разрешено пользоваться грузовыми коридорами на территории Индии.

35. Воздушные перевозки начинают иметь большое значение для Непала. Объем воздушных перевозок, обслуживаемых Трибуванским международным аэропортом, составил 7700 метрич. т экспортных грузов (главным образом ковры и одежда) и 7800 метрич. т импортных грузов (в основном дорогостоящие товары) в 1988 году. Основным узким местом в области экспорта является перевозка грузов таможенными машинами со складов до грузовых ангаров, где грузы подготавливаются различными авиалиниями для каждого полета. Основным узким местом для импортных грузов является их таможенная очистка. В генеральном плане развития аэропорта предусматривается создание новых служб, особенно для складирования и поиска грузов.

#### Е. Латинская Америка

36. Основными портами, используемыми Боливией в ее международной торговле, являются Сантус в Бразилии, Росарио и Буэнос-Айрес в Аргентине, Арика и Антофагаста в Чили и Матарани в Перу. Порт Ило вместе с подъездными путями используется редко из-за регулярных перерывов в работе в течение сезона дождей. Река Парагвай, которая касается боливийской границы в юго-восточном углу страны в Пуэрто Бунш, является потенциально важным международным маршрутом для перевозки грузов. Этот путь будет, по-видимому, значительно дешевле, чем альтернативная автомобильная или железная дорога. Тем не менее в настоящее время объем боливийских перевозок с использованием этой реки является небольшим. Более половины транзитных перевозок Боливии осуществляется через тихоокеанские порты, доступ к которым обеспечивается в основном за счет железных дорог, что отчасти объясняется общей ненадежностью дорожного транспорта и частично явными преимуществами, которые обеспечивает железная дорога при таких длинных перевозках. Дороги с твердым покрытием составляют менее одной трети поверхности дорог, ведущих к Арике, и менее одной шестой поверхности дорог, ведущих к Антофагасте. Воздушный транспорт приобретает растущее значение, и в 1988 году около 57 процентов боливийского экспорта в Соединенные Штаты Америки (в стоимостном выражении) было перевезено по воздуху. В качестве части международных усилий по углублению понимания особых потребностей и проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, Центр по исследованию международных отношений и проблем развития (СЕРИД), базирующийся в Лапасае (Боливия), подготовил проект, который будет финансироваться Группой 77. Его целью является проведение углубленного рассмотрения мер, принятых международным сообществом на благо этих стран. Проект осуществляется канцелярией Председателя Группы 77 в соответствии с исполнительными процедурами правительств стран - членов ПРООН.

37. Большая часть международной торговли Парагвая осуществляется через Буэнос-Айрес. Также используются реки Парана и Парагвай. В верхнем течении реки Парагвай возле Асунсьона возникает проблема мелей, особенно в период с ноября по февраль. Это препятствует навигации крупных океанских грузовозов и зачастую ограничивает даже навигацию мелких речных судов. Плохая ночная сигнализация по всей реке также представляет собой проблему. Хотя транзитная инфраструктура Латинской Америки более развита, чем в Африке и Азии, крупной проблемой для стран Латинской Америки, не имеющих выхода к морю, является недостаточное количество портов. Проблемы управления, а также недостаточное удовлетворение потребностей, касающихся введения технических новшеств в обработке грузов отрицательно сказывались на показателях деятельности в этой области.

#### IV. КОНКРЕТНЫЕ ПРИОРИТЕТНЫЕ ОБЛАСТИ ДЛЯ ПРИНЯТИЯ МЕР И ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ

38. При разработке мер и программ оказания помощи по сокращению числа проблем транзитных перевозок стран, не имеющих выхода к морю, необходимо придерживаться некоторых общих принципов. Во-первых, для того чтобы быть эффективными, эти программы должны учитывать потребности импортеров и экспортеров. Предприятия, занимающиеся международной торговлей, рассматривают транспорт в качестве проблемы материально-технического обеспечения, тесно

связанной с их графиками производства и сбыта товаров. Разумеется, транспортные расходы являются важным фактором устойчивой торговли. Однако критические нормы обслуживания также являются весьма актуальным фактором, в частности: а) скорость транзита - среднее транзитное время, частотность грузовых партий и нормы погрузки в порту; б) обеспечение транзита - нестабильность транзитного времени, защита груза от краж, ущерба и порчи; и с) контроль за транзитом - надежность информации в отношении условий в порту, легкость доступа к связи, возможность появления неожиданных проблем (например, сбой в снабжении электроэнергией) и возможность решения проблем в том случае, когда они возникают. Импортные и экспортные предприятия также изучают на основе системного подхода всю транспортную цепочку, поэтому морские и сухопутные перевозки рассматриваются вместе.

39. Во-вторых, важно, чтобы эти программы были гибкими в том смысле, что они должны реагировать на изменения. В настоящее время происходит внедрение крупных нововведений в организацию международных перевозок, и поэтому важно, чтобы страны, не имеющие выхода к морю, могли извлекать выгоду из новых возможностей, создаваемых в результате этих изменений. Наиболее важные изменения связаны с контейнеризацией и улучшением связи. Именно в этих областях настоятельно необходимы капиталовложения в новые предприятия. Развитие людских ресурсов также является критическим фактором в процессе адаптации к новым условиям.

40. В-третьих, для того чтобы быть приемлемыми, эти программы должны признавать интересы как стран, не имеющих выхода к морю, так и транзитных стран, имеющих его. Последней группе стран транзитные перевозки могут принести значительные экономические выгоды. Например, в 1987 году доход Кении от транзитных перевозок составил порядка 80-95 млн. долл. США, что эквивалентно 45 процентам стоимости кенийского экспорта чая; доходы Танзании от транзитных перевозок составили 29 млн. долл. США, транзитные перевозки Мали обеспечили, согласно оценкам, 30 млн. долл. США транзитным странам в конце 80-х годов. В то же время транзитные перевозки сопряжены с расходами для транзитных стран. Неизбежно приходится нести расходы за использование транспортной инфраструктуры. Меры и программы оказания помощи должны учитывать интересы как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран, имеющих его, поскольку политика в области транзитных перевозок требует сотрудничества. В-четвертых, для того чтобы меры и программы оказания помощи были устойчивыми, они должны включать развитие финансовых и организационных возможностей для эксплуатационных целей. Без нормальной эксплуатации и обслуживания выгоды от программ капиталовложений быстро уменьшаются.

#### А. Дорожные перевозки

41. Дорожные перевозки играют все более важную роль как вид транспорта для обслуживания импорта и экспорта стран, не имеющих выхода к морю; они имеют особенно важное значение для развития экспорта новых товаров с высокой стоимостью. Организация транзитных перевозок дорожным транспортом создает особые трудности. Вопрос о расходах пользователей грузовиков трудно решить в пределах какой-либо одной страны. Он становится особенно сложным, когда грузовики одной страны используют инфраструктуру другой. Обычно для международных перевозок, осуществляемых не национальными перевозчиками, устанавливается целый ряд сборов, взимаемых с пользователей дорог. Сюда

входят лицензии/разрешения на дорожное обслуживание, плата за въезд, за иностранные коммерческие лицензии, за лицензии для транзитных товаров и сборы за пользование дорогами. Такие расходы могут подвергаться внезапным изменениям, и обычно они мало связаны с действительными расходами д/. В идеальном случае сборы, взимаемые с пользователей, должны быть связаны с издержками, связанными с использованием дорог; доходы, реализуемые за счет платежей, которые имеют место при транзитных перевозках, должны идти на поддержание и улучшение соответствующих скоростных дорог, с тем чтобы свести к минимуму расходы за пользование грузовиками; никакие другие сборы не должны взиматься с участников транзитных перевозок. За такой подход выступает Зона преференциальной торговли (ЗПТ) для восточной части Центральной Африки и южной части Африки.

42. Наряду с эффективными и справедливыми дорожными сборами при транзите необходимо установить ограничения на грузки на ось с соответствующими механизмами, обеспечивающими соблюдение этих ограничений. В настоящее время ухудшение состояния дорог, вызванное чрезмерной нагрузкой, ускоряется повсеместно. Ограничения на грузки на ось зачастую существуют, однако их можно обойти, заплатив неофициально лицам, следящим за их соблюдением, перераспределив груз между машинами перед взвешиванием, используя объездные дороги для того, чтобы избежать пунктов взвешивания, а также за счет давления со стороны "лобби", состоящего из водителей грузовиков.

43. Другой областью для принятия мер, касающихся дорожного транспорта, являются протекционистские меры, которые применяются как странами, не имеющими выхода к морю, так и странами, имеющими его, с целью развития своих секторов международных дорожных перевозок. Протекционистские меры проявляются в односторонних решениях, касающихся использовании систем дорожных разрешений, с тем чтобы не позволить дорожным перевозчикам стран, не имеющих выхода к морю, работать в странах, имеющих выход к морю, и наоборот. Они также проявляются в двусторонних транзитных соглашениях, таких, как соглашения, заключенные странами зоны сахели, в которых дорожные транзитные перевозки распределяются между дорожными перевозчиками стран, имеющих и не имеющих выхода к морю, в строгом соответствии с определенным соотношением. Правительства стран, не имеющих выхода к морю, серьезно пытаются использовать систему регулирующих механизмов для защиты и развития национального сектора дорожных перевозок. Если имеются дороги через какую-либо другую страну, то в этом случае страна, не имеющая выхода к морю, не зависит от какой-либо одной страны, имеющей его. Однако такое повышение безопасности и уменьшение уязвимости в отношении сбоев в функционировании транспорта может быть обеспечено только за счет определенной цены. Политика протекционизма вызывает, по-видимому, ответные меры. Важно, чтобы как страны, не имеющие выхода к морю, так и страны, имеющие его, поощряли либерализацию торговли услугами в области дорожных перевозок. В идеальном случае меры для достижения этого должны осуществляться в рамках соглашений о региональном сотрудничестве. Этот вопрос обсуждается ниже, в разделе Н, посвященном организационным мероприятиям.

44. И наконец, последней проблемной областью, связанной с дорожными перевозками, является безопасность. Транзитная страна имеет право обеспечить транзит грузов таким образом, чтобы они не оставались для использования в транзитной стране, и ввести разумные требования по обеспечению этого. Дорожные перевозки являются более трудной областью, чем железнодорожные,

поскольку они часто осуществляются операторами частного сектора или многими операторами вместо единого национального управления железных дорог. К сожалению, решения, такие, например, как требующие сопровождения колонн грузовиков, могут привести к дорогостоящим задержкам. Транзитные сборы часто взимаются, когда товары перевозятся негосударственным транспортом. Идеального решения этой проблемы не существует. Однако важно, чтобы страны, имеющие выход к морю и не имеющие его, работали совместно в целях установления регионального режима или режима, касающегося данного транзитного коридора, в котором положения, связанные с безопасностью, не были бы чрезмерными и не использовались для замедления транспортных перевозок. Принятие соответствующих мер, касающихся документации и процедур, было бы весьма ценным в этом отношении (см. раздел F ниже). Следует также признать и добиваться осуществления потенциальных выгод перевозки грузов в контейнерах, которые могут перевозиться из порта до места назначения опечатанными таможенной печатью.

### **В. Железнодорожные перевозки**

45. В области железнодорожных перевозок локомотивы, подвижной состав, пути и другие элементы физической инфраструктуры обычно находятся в собственности или под управлением одного предприятия, как правило учреждения национального правительства. За последние 30 лет монопольному положению железных дорог стало угрожать развитие дорожных перевозок. Гибкость и высокая скорость дорожных перевозок означают, что на них обычно падает значительная доля общего объема перевозок, за исключением перевозок на большие расстояния и перевозок массовых грузов, особенно в том случае, если железнодорожная система не защищена соответствующим образом. С развитием дорожного транспорта работа многих железных дорог стала сводиться к дефициту. Кроме того, в странах, испытывающих нехватку иностранной валюты, стали падать показатели их оперативной деятельности из-за отсутствия необходимого обслуживания инфраструктуры и несвоевременного обеспечения поставок запасных частей. Также имели место трудности в области управления. Эти проблемы затронули и железнодорожные перевозки стран, не имеющих выхода к морю. Кроме того, поскольку железные дороги обычно принадлежат национальным учреждениям, также имели место дополнительные проблемы, связанные с заключением соглашений между железными дорогами, с рабочими методами, договоренностями о найме рабочей силы и о взаимном обмене подвижным составом и другим оборудованием, а также договоренностями, касающимися сквозного фрахтования, приводящего к взаимному взиманию железнодорожных сборов. Проблемы сотрудничества между железными дорогами были особенно острыми в таких странах, как Буркина-Фасо и Кот-д'Ивуар, Сенегал и Мали, а также Замбия и Зимбабве, в которых железные дороги, ранее находившиеся в ведении единого органа, стали находиться в ведении двух организаций. Сотрудничество между железными дорогами может поощряться и развиваться на основе регулярных совещаний, как это имеет место под эгидой ЮАКТС в южной части Африки. Существенной мерой, которая может повысить качество обслуживания, предоставляемого железными дорогами, и способствовать обмену информацией, является создание информационных систем о передвижении вагонов и грузов. Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС), разрабатываемая в соответствии с планом транзитных перевозок ПРООН/ЮНКТАД, является примером усилий в этом направлении D/.

46. Для улучшения работы железных дорог необходимо: во-первых, восстановление железнодорожных путей и в некоторых случаях получение нового оборудования; во-вторых, проведение реформ в области управления и развитие коммерческого подхода; в-третьих, своевременное ассигнование иностранной валюты для закупки запасных частей и, в-четвертых, внедрение нововведений, которые повышают качество обслуживания, таких, например, как упрощение пересечения границ и прохождения сортировочных станций в пограничных пунктах. Эксплуатация составов (или унифицированных поездов прямого назначения) также представляет собой средство повышения качества обслуживания. Такие составы могут формироваться, когда железнодорожные власти и таможня (или грузоотправитель) заключают соглашение, которое поручает клиенту обеспечивать постоянные объемы перевозки и эффективную обработку грузов в пунктах разгрузки и погрузки, а управлению железных дорог - обеспечить соответствующее обслуживание.

### С. Порты и складские сооружения

47. В отношении грузов, импортируемых морем в страны, не имеющие выхода к морю, порты зачастую представляют собой критически узкое место в транспортной системе. Они могут значительно увеличить общее время перевозки от места происхождения товара до места его назначения. Большое время простоя товаров в портах является результатом: а) неспособности импортеров получить иностранную валюту для оплаты портовых расходов и транспортных сборов, особенно в периоды спорадической девальвации валют; б) бюрократических задержек в обработке документов и в прохождении таможенной очистки и с) заторов в портах. Эффективность портовых операций зависит от хорошего управления со стороны портовых органов, а также от адекватной инфраструктуры. В некоторых портах, используемых странами, не имеющими выхода к морю, портовые сооружения находятся в обветшалом состоянии из-за плохого обслуживания; портовые операции в этом случае могут оказаться малоэффективными. Необходимо принять меры для восстановления портов и улучшения их работы, с тем чтобы они могли идти в ногу с современными техническими достижениями в области грузовых перевозок. Это жизненно необходимо как для стран, имеющих выход к морю, так и для стран, не имеющих его. Для стран, не имеющих выхода к морю, весьма полезно принять меры по выделению специальных складских площадей или складских помещений в портах. Размещение складских сооружений должно быть тщательно продумано, поскольку неудачный выбор места может привести к ненужным дополнительным операциям с грузами.

48. Важной тенденцией, затрагивающей область морских перевозок, является создание все более крупных контейнеровозов наряду с укрупнением размеров самих контейнеров. Одним из результатов этой тенденции является то, что портовое оборудование быстро становится устаревшим. Вторым результатом является то, что крупные суда заходят лишь в немногие порты. Это приводит к дорогостоящим последствиям, в силу которых лишь немногие порты становятся крупными центрами международной транспортной системы; в таком случае товарам направляются в меньшие порты и в обратном направлении. Такая тенденция отрицательно скажется на странах, не имеющих выхода к морю. Меры, которые заставляют импортеров и экспортеров использовать конкретные порты, являются, по-видимому, непродуктивными с экономической точки зрения. Для того чтобы извлечь полную выгоду из достижений, связанных с контейнеризацией, будет полезно в некоторых случаях при соответствующей поддержке и необходимых мерах развивать сухие

порты д/. Сухой порт является внутренним терминалом, которому грузовые компании выставляют свой собственный импортный коносамент для импортных грузов и от которого они получают их собственные коносамента для экспортных перевозок, неся полную ответственность в течение того времени, пока товар находится в транзите. Использование такого сквозного коносамента упрощает процедуры и сокращает издержки. Однако для некоторых стран, не имеющих выхода к морю, эффективность систем транзитных перевозок является столь низкой, что время оборачиваемости контейнеров, устанавливаемое судоходными линиями, не может соблюдаться. В таких случаях контейнеризация не может быть осуществлена, и капиталовложения в сухие порты дадут позитивные результаты только в том случае, когда будет улучшена работа всей транспортной системы.

#### D. Воздушные перевозки

49. Воздушные перевозки дают странам, не имеющим выхода к морю, средство избежать транзитные проблемы, связанные с перевозкой грузов по суше и по морю. Однако только очень дорогие малогабаритные грузы имеют смысл перевозить воздушным транспортом с учетом высокой стоимости этих перевозок. Основными экспортными товарами стран, не имеющих выхода к морю, перевозимыми по воздуху, являются ценные металлы, дорогостоящие шкуры, товары из кожи, ковры, а также скоропортящиеся товары растительного происхождения и цветы. В экстренных случаях по воздуху перевозятся иногда и более габаритные товары. Более низкие ставки транспортных перевозок можно достичь за счет использования недоиспользованных возможностей пассажирских воздушных перевозок. Увеличение потенциала воздушных грузовых перевозок представляется довольно сложным из-за неадекватных наземных систем распределения, низких объемов перевозок и диспропорции в направленности грузовых потоков. Основными решениями этих проблем является создание многонациональных региональных авиалиний и создание централизованной системы подъездных путей. Региональные авиалинии, создаваемые и эксплуатируемые странами, имеющими выход к морю и не имеющими его, могли бы принести пользу обеим сторонам.

#### E. Связь

50. Капиталовложения в телематические установки представляют собой область, в которой могут быть приняты меры с целью улучшения систем транзитных перевозок. Телематика охватывает обычные службы связи (телефон и телекс), усиленные последними достижениями в области обработки и передачи данных, предполагающими использование компьютеров либо централизованно, либо через соответствующие сети (со взаимосвязанными базами данных и электронной почтой). Показателем отсталости стран, не имеющих выхода к морю, в области связи является в некоторой степени количество телефонов в этих странах. В 1987 году на 1000 жителей в этих странах приходилось семь телефонов по сравнению с 33 телефонами для всех развивающихся стран в целом д/. Без соответствующих капиталовложений в этой области, создания учреждений по эксплуатации и обслуживанию систем связи и подготовки соответствующего персонала для укомплектования этих учреждений, а также без использования нового оборудования транзитные коридоры не будут работать эффективно.

#### Ф. Документация и процедуры

51. Одной из основных причин задержек в портах и на пограничных пунктах являются таможенные процедуры. Они зачастую связаны с чрезмерной бумажной работой и косными формальностями. Для улучшения таких процедур и уменьшения расходов имеются большие возможности. В то же время следует признать обоснованные стремления транзитных стран обеспечить безопасность. Таможенный контроль транзитных товаров характеризуется двумя основными моментами: а) обеспечением гарантии того, что пошлина за товары будет уплачена, если они предназначены для внутреннего использования до завершения транзита и б) методом, благодаря которому таможня может быть уверена в том, что транзитная операция успешно завершена а/. Такая гарантия обычно предоставляется местным банком или страховой компанией в виде платной транзитной гарантии. Первым упрощением, которое можно осуществить, является установление гарантии по единым ставкам. В тех случаях, когда транзитные перевозки осуществляются по территории более чем одной страны, целесообразно выписывать региональную транзитную гарантию. Это устраняет необходимость получения отдельной гарантии для каждой транзитной страны.

52. Наиболее подходящим решением проблемы осуществления транзитных операций является простая декларация, которая позволяет идентифицировать товары и установить их стоимость сиф. Зачастую для этой цели требуется более одного документа. Однако документация может быть улучшена с помощью единой таможенно-транспортной дорожной декларации (ТТДД) или при расширении использования контейнеров и систем смешанных перевозок с помощью таможенно-транзитной декларации о смешанных перевозках. Хорошей альтернативой таможенно-транзитной декларации является "книжка", используемая в соответствии с Конвенцией МДП (о международных дорожных перевозках) и Конвенцией МГДП (о межгосударственных дорожных перевозках). "Книжка" представляет собой сочетание декларации и гарантии, причем гарантия устанавливается по твердым ставкам. Эту систему следует всячески поощрять. Для обеспечения соблюдения гарантий важно правильно соблюдать процедуры физической безопасности. Основными средствами физической безопасности являются печати и замки. Последним аспектом проблемы документации и процедур - области, в которой необходимо принять соответствующие меры, - является улучшение процедур центральных банков, связанных с выдачей иностранной валюты для импорта. Вполне понятно, что центральные банки, работающие в условиях значительных валютных трудностей, могут стремиться к экономии средств в максимально возможной степени. Однако в области транзитных перевозок негибкие процедуры в сочетании со стремлением осуществлять дорожные или смешанные перевозки при минимальных расходах в иностранной валюте могут иметь серьезные совокупные последствия для других секторов экономики.

#### Г. Управление и обучение

53. Эффективность работы систем транспортных перевозок зависит в критической степени от качества и квалификации людских ресурсов. В настоящее время ощущается острая нехватка многих ключевых квалификаций в управленческом звене - в портах, на железных дорогах, в области дорожных перевозок и в телематике. Диверсифицированные программы обучения, которые включают в себя практикумы, семинары, обучение без отрыва от производства, а также более

длительные курсы, необходимые для подготовки управляющих, а также операторов среднего и более низкого уровня. Учебные программы должны основываться на оценке потребностей в подготовке кадров в каждой стране и должны охватывать как страны, имеющие выход к морю, так и не имеющие его.

#### Н. Организационные мероприятия

54. Организационные мероприятия играют большую роль в осуществлении мер, направленных на уменьшение проблем в области транзитных перевозок. Два конкретных организационных вопроса требуют первостепенного внимания: а) роль государственных учреждений в управлении грузовыми перевозками и б) разработка и осуществление двусторонних и многосторонних соглашений о региональном сотрудничестве в области транзитных перевозок. Во многих странах, не имеющих выхода к морю, правительства либо непосредственно, через какое-либо агентство министерства транспорта, либо косвенно, через распределение импортных лицензий центральными банками, стремятся централизованно управлять транзитными перевозками. Во многих случаях организационная основа, запланированная для этого, была создана в периоды чрезвычайных обстоятельств, например, во время голода в Сахели или во время сбоев в экономике, связанных с вооруженными конфликтами в южной части Африки. При таких обстоятельствах, очевидно, необходим высокий уровень регулирования транзитных перевозок. Обычно организацией перевозки грузов занимаются в лучшем случае агенты по таможенной очистке и отправке грузов. По меньшей мере крайне важно, чтобы правительства стремились создать "комитеты пользователей", включающие представителей грузоотправителей, крупных транспортных предприятий, как государственных, так и полугосударственных, а также крупных импортеров и экспортеров. Такие комитеты могут стать полезным форумом для обмена информацией, они могут быстро определять проблемы в области транзитных перевозок по мере их возникновения, как это видно, судя по эффективности работы Управления коридором Вейры и Группы коридора Вейра в южной части Африки.

55. По своей сути проблемы транзитных перевозок, стоящие перед странами, не имеющими выхода к морю, являются проблемами регионального сотрудничества. Мероприятия по региональному сотрудничеству могут включать в себя, во-первых, содействие интеграции транспортной инфраструктуры, во-вторых, согласование национальной политики и законодательства в области транспорта и, в-третьих, устранение материальных и нематериальных препятствий для торговли услугами в области транспорта и связи. Либерализация торговли услугами в области транспорта на региональном уровне является важной задачей. Конкуренция между транзитными коридорами, между различными видами перевозок и между операторами, работающими в области одного и того же вида перевозок, может явиться серьезным стимулом для сокращения издержек в области транзитных перевозок.

56. При установлении региональных транзитных режимов важно, чтобы первоочередное внимание уделялось продвижению проектов, приносящих пользу как странам, не имеющим выхода к морю, так и транзитным странам. Некоторые функционирующие в настоящее время субрегиональные интеграционные группировки, такие, как Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭСЗАГ) и Конференция по координации экономического развития юга Африки (ККЭРПА), обеспечивают полезную основу для осуществления таких мероприятий. Эти субрегиональные интеграционные схемы также дают большие преимущества в долгосрочной перспективе для совершенствования структуры торговли и

производства развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В этом контексте эти страны, а также их соседи, по территории которых осуществляются транзитные перевозки, должны распространять мероприятия в области сотрудничества на другие области торговли и промышленности, с тем чтобы в разумной степени уменьшить зависимость стран, не имеющих выхода к морю, от рынка заморских стран. При перестройке экономики необходимо, разумеется, принимать во внимание возможности диверсификации торговли, что позволит уменьшить неблагоприятные последствия положения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, влияющие на транспортные расходы.

#### V. ТРУДНОСТИ В ОБЛАСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ПОСЛЕДСТВИЯ ДЛЯ ПЛАТЕЖНЫХ БАЛАНСОВ

57. Издержки, риски и отсутствие стабильности в области транзитных перевозок приводят к сокращению физического и стоимостного объема экспорта стран, не имеющих выхода к морю. Для всех видов экономической деятельности, в которых производители не назначают цены на мировых рынках, включая большинство сырьевых товаров стран, не имеющих выхода к морю, последствия транспортных издержек оказывают воздействие на производителей. Высокие транспортные издержки уменьшают выручку производителей и могут привести к тому, что некоторые виды деятельности окажутся нежизнеспособными. В 1988 году только две страны, не имеющие выхода к морю, - Свазиленд и Ботсвана - превысили средний уровень стоимости экспорта на душу населения, достигнутый развивающимися странами (исключая экспортеров нефти), который составил 196 долларов на душу населения. В том же году 10 стран, не имеющих выхода к морю, имели уровень экспорта на душу населения ниже 30 долларов (см. добавление, таблица 6). Развитие новых экспортных товаров, особенно обработанных, также наталкивается на препятствия на своем пути. Свободная в международном плане промышленность, связанная с прямыми иностранными капиталовложениями, редко привлекается странами, не имеющими выхода к морю, и большие транспортные издержки, обусловленные их неблагоприятным положением, могут быть компенсированы только за счет очень низкой заработной платы. В этом отношении страны, имеющие выход к морю, в целом обладают преимуществом, обусловленным их географическим положением, в том, что касается экспортных отраслей обрабатывающей промышленности. Трудности в области транзитных перевозок также приводят к инфляции импортных цен из-за дополнительных транзитных издержек.

58. Сравнение платежных балансов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с балансами других развивающихся стран, указывает, в частности, на то, что значительная доля валютных поступлений развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, поглощается транспортными расходами. Статистика оплаты транспортных услуг иностранных перевозчиков со всей очевидностью свидетельствует о том, что расходы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, за любой данный год обусловлены их географическим положением. Статистика оплаты транспортных услуг иностранных перевозчиков свидетельствует о том, что в 1989 году такие выплаты превысили 10 процентов экспорта товаров и услуг в 14 странах, не имеющих выхода к морю, а в 9 таких странах они превысили 25 процентов. На оплату транспортных услуг иностранных перевозчиков ушло 50 процентов экспорта товаров и услуг Малави, 48 процентов экспорта Чада, 47 процентов экспорта Уганды, 43 процента экспорта Мали и 39 процентов экспорта Буркина-Фасо. Средний показатель для всех развивающихся стран составил 6 процентов (см. добавление, таблица 6).

59. Такие статистические данные являются обычными для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и такая большая доля транспортных расходов в балансе по текущим счетам этих стран подвергает их особому виду внешних потрясений, которым не подвергаются другие развивающиеся страны, а именно потрясению, обусловленному транспортными проблемами. Потрясения транспортного характера обрушиваются там, где имеют место крупные сбои в торговле транспортными услугами, которые увеличивают обычные транспортные расходы и нормальное транзитное время, а также обычные задержки, отрицательно сказывающиеся на грузовых перевозках. В крайних случаях таких транспортных потрясений сухопутные торговые потоки, направляемые в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю и из них, полностью прекращаются. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, испытали такие транспортные потрясения, которые резко сократили наличные валютные запасы этих стран. Совокупное воздействие низкого уровня экспортной деятельности, низких экспортных цен, высоких импортных цен и дефицита иностранной валюты вполне могут, как снежная лавина, привести к кризису экономического роста наподобие того, который за последние годы пережили многие африканские страны, не имеющие выхода к морю.

#### Примечания

а/ См. "PTA Study on the Possible Reduction and Elimination of Road Tolls and Co-ordination Rationalization of Road and Railway Transport", PTA/TS/TCD/VII/3, 1987.

б/ См. UNDP/UNCTAD, Report of the Symposium on Transit Transport: Issues and Prospects, Lusaka (Zambia) 1990.

в/ Сухой порт определяется следующим образом: "сооружение общего пользования со статусом государственного предприятия, оборудованное постоянно действующими установками и предлагающее услуги для временного хранения любых товаров, перевозимых в соответствии с таможенным транзитом соответствующим видом транспорта, находящееся под таможенным контролем и имеющее таможенные и другие службы, уполномоченные осуществлять таможенную очистку товаров для внутреннего пользования, складирования, временного допуска, реэкспорта, временного складирования поступающих транзитных грузов и грузов, идущих непосредственно на экспорт". См. UNCTAD, "Dry Ports Planning and Development", Symposium on Transit Transport Issues and Prospects, Lusaka (Zambia) March 1990.

г/ Статистический ежегодник Организации Объединенных Наций. Все цифры приводятся за 1987 год, за исключением Чада и Вуркина-Фасо (1986 год) и Нигера (1985 год).

д/ См. UNCTAD: Customs Facilitation, "Symposium on Transit Transport: Issues and Prospects". Lusaka 1990.

Таблица 1

Выборочные географические и демографические данные: развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю

Страна	Площадь территории (в тыс. кв. км.)	Расстояние до моря а/ (в км)	Плотность населения			Население			Городское население		Рабочая сила	
			1989	1989	1985-1990	Средняя ожидаемая продолжительность жизни в момент рождения (в годах)	Средняя ожидаемая продолжительность жизни (на тысячу жителей)	Смертность (на тысячу жителей)	в 1988		в 1989	
									в сельском хозяйстве	в промышленности	в сельском хозяйстве	в промышленности
Мьянма	652,1	2 000-10 600	24	15,7	42	172	21	59	14	14	14	14
Бутан	47,0	800	32	1,5	48	128	5	91	3	3	3	3
Ботсвана	1 098,6	250-2 736	7	7,2	53	110	50	42	42	20	20	20
Ботсвана	581,7	1 100-1 400	2	1,3	59	67	22	64	12	12	12	12
Буркина-Фасо	274,2	900-1 210	32	8,8	47	138	9	85	5	5	5	5
Бурунди	27,8	1 455-1 850	191	5,3	48	119	7	91	3	3	3	3
Центральноафриканская Республика	623,0	1 400-1 815	5	3,0	49	184	45	64	7	7	7	7
Чад	1 284,0	1 715-2 015	4	5,5	46	132	31	76	5	5	5	5
Лаосская Народно-Демократическая Республика	236,8	670	17	4,0	49	110	18	72	7	7	7	7
Лесото	30,4	740-800	57	1,7	56	100	19	80	5	5	5	5
Малави	118,5	560-700	71	8,4	47	150	14	76	150	9	9	9
Мали	1 240,2	1 170-1 289	7	8,9	44	169	19	81	19	3	3	3
Монголия	1 566,5	--	1	2,1	61	68	51	31	21	21	21	21
Непал	140,8	890	131	18,4	51	128	9	92	1	1	1	1
Нигер	1 287,0	1 100-2 690	6	7,5	45	135	18	88	2	2	2	2
Парагвай	406,8	1 043-1 935	10	4,2	67	42	46	47	21	21	21	21
Руанда	26,3	1 750	265	7,0	49	122	7	91	3	3	3	3
Свазиленд	17,4	200-500	44	0,8	56	118	30	67	10	10	10	10
Уганда	235,9	1 450	77	18,1	51	103	10	81	5	5	5	5
Замбия	752,6	2 000-2 750	10	7,8	53	80	54	69	8	8	8	8
Замбия	390,6	592-2 000	23	9,1	58	66	27	69	10	10	10	10
Все развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	11 018,1	--	13	146,3	49	121	21	76	7	7	7	7
Все развивающиеся страны	66 336,2	--	42	2 756,0	58	97	37	55	13	13	13	13

Источники: Расчеты секретариата ЮНЕСКО, основанные на данных Статистического бюро Секретариата, ЗОИСК, ЭКО, ЭКО и Всемирного банка.

а/ Расстояние от главных городов до основных портов. Указанные цифры означают протяженность самых коротких и самых длинных используемых маршрутов.

б/ Последние оценки между 1985 и 1987 годом.

Таблица 2

Доля обработанных экспортных товаров в странах, не имеющих  
 выхода к морю, и во всех развивающихся странах, 1985-1986

	Экспортные поступления от обработанных товаров как доля поступлений от экспорта товаров в необработанном виде (в процентах)	
	Страны, не имеющие выхода к морю а/	Все развивающиеся страны
<b>Цели переработки</b>		
1. Свежее мясо - готовые изделия из мяса	25,0	32,4
2. Свежие фрукты и орехи - консервированные и приготовленные фрукты	-	40,6
3. Свежие овощи - приготовленные овощи	-	28,5
4. Сахар и мед - кондитерские изделия из сахара	2,3	1,7
5. Необработанный табак - обработанный табак	2,8	23,6
6. Семена и орехи масличных культур - выжатое растительное масло	16,4	264,1
7. Шкуры - кожа	103,4	428,5
8. Необработанные лесоматериалы и заготовки из дерева - фанера	7,6	62,9
9. Хлопок-сырец - текстильная пряжа	3,6	154,9
10. Хлопок-сырец - текстильная материя	5,1	111,7
11. Хлопок-сырец - одежда	13,0	949,5

Источник: UNCTAD, Handbook of International Trade and Development Statistics, 1989.

а/ Та же выборка стран, что и для таблиц 4.

Таблица 3

Стоимостной объем экспорта и покупательная способность экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

Страна	Экспорт в 1988 году		Средние годовые темпы роста (в процентах):												
	Всего в млн. долл. США	в про- центах к доллару на- селения	Стоимость экспорта			Покупательная способность экспорта			Покупательная способность экспорта на душу населения						
			1970- 1980	1986- 1987	1988- 1989	1970- 1980	1986- 1987	1988- 1989	1970- 1980	1986- 1987	1988- 1989				
Алжир	433	11,5	29	21,2	-7,2	-15,4	-23,8	7,9	-13,3	-19,7	-26,0	6,1	-14,4	-21,7	-28,9
Бутан	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Бразилия	597	13,8	86	19,9	-11,1	4,9	36,9	6,4	-17,1	-2,2	35,5	3,8	-19,4	-4,8	31,9
Ботсвана	1 418	70,5	1 170	34,4	83,5	-10,6	-4,1	18,4	70,2	-15,3	-6,7	14,1	64,0	-18,4	-10,0
Буркина-Фасо	142	7,6	17	18,4	86,7	-8,4	-47,2	5,2	73,8	-13,0	-48,6	2,8	69,4	-15,3	-50,0
Бурунди	129	11,8	25	17,2	-46,7	43,3	-39,5	3,3	-50,6	35,9	-41,2	1,7	-52,0	32,0	-42,9
Центральноафриканская Республика	95	8,5	33	13,4	-23,7	-5,0	-3,2	1,0	-28,3	-11,1	-5,0	-1,3	-30,2	-13,5	-7,6
Чад	141	15,4	26	14,0	12,1	27,0	-2,8	1,4	4,6	21,2	-5,6	-0,6	2,1	18,2	-8,0
Лаосская Народно- Демократическая Республика	81	15,2	21	19,1	3,3	30,6	-1,2	5,0	-4,1	23,9	-3,9	3,2	-6,7	20,5	-6,6
Лесото	40	10,3	24	26,0	53,8	0,0	0,0	11,0	42,7	-5,2	-2,7	8,5	38,8	-7,8	-5,4
Малави	284	23,8	35	16,4	13,5	2,2	-6,0	3,2	5,2	-2,5	-8,2	0,0	1,6	-5,9	-11,4
Мали	249	12,8	29	21,1	24,3	-2,7	8,8	7,2	15,6	-7,0	5,6	4,8	12,2	-9,8	2,5
Монголия	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Непал	194	6,3	11	9,8	10,6	24,4	-19,6	-3,2	2,7	17,9	-21,8	-5,7	0,0	14,9	-23,7
Нигер	290	12,1	40	33,8	27,6	-6,5	-13,8	18,7	17,9	-9,3	-17,2	15,3	14,3	-12,1	-19,7
Нигерия	655	10,9	162	18,8	37,8	72,8	77,6	3,8	27,0	65,6	72,5	0,8	23,3	60,8	67,6
Парагвай	108	4,7	16	21,1	-39,7	-5,3	-18,5	7,5	-43,7	-11,0	-20,5	4,1	-45,6	-14,0	-23,2
Руанда	453	74,4	613	16,0	52,1	11,6	-0,7	2,0	41,0	6,0	-3,0	-1,0	36,1	2,4	-6,1
Свазиленд	274	6,4	16	4,6	-19,0	-14,4	-0,4	-7,5	-24,4	-19,6	-1,6	-10,2	-27,1	-22,5	-5,2
Уганда	1 178	29,5	150	3,5	116,6	34,9	14,3	-8,3	100,4	29,0	11,4	-11,1	92,7	24,3	7,5
Замбия	1 360	21,6	149	12,9	9,1	-4,2	-4,4	-0,7	1,1	-9,0	-6,7	-3,7	-2,1	-11,8	-9,5
Все развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	8 121	16,9	58	12,9	23,0	5,0	5,6	-0,2	14,7	-0,2	3,0	-2,6	11,5	-3,1	-0,2
Все развивающиеся страны <sup>а/</sup>	424 943	23,7	196	20,7	23,7	21,7	9,9	5,4	14,1	16,9	6,2	3,0	11,7	14,5	4,0

Источники: Расчеты секретариата ВКСТАД, сделанные, главным образом, на основе ИКАТД Handbook of International Trade and Development Statistics, 1990.

Примечание: Среднегодовые темпы роста рассчитаны на основе экспоненциальной функции тренда.

<sup>а/</sup> За исключением основных экспортеров нефти.

Таблица 4

Доля развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в мировом экспорте отдельных товаров и экспорте отдельных товаров развивающихся стран, 1979 и 1985-1986 годы в/

Товары	Экспорт отдельных товаров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в % от:			
	экспорта этих товаров всеми развивающимися странами		мирового экспорта этих товаров	
Традиционные товары	1970	1985/86	1970	1985/86
Живые животные	10,5	22,1	1,9	4,3
Мясо свежее, охлажденное, замороженное	1,7	2,1	0,4	0,3
Мясо в воздухонепроницаемых емкостях	4,6	1,6	1,2	0,4
Фрукты свежие и орехи, свежие или сушеные	1,7	2,7	0,8	1,2
Сушеные фрукты	11,5	-	5,0	-
Кофе	6,3	5,8	6,0	5,2
Чай и матэ	5,2	5,0	4,6	4,2
Корма для животных	1,2	1,0	0,5	0,3
Табак, необработанный	9,1	21,6	2,7	10,0
Шкуры и кожи, невыделанные	5,1	7,6	1,5	0,7
Межа и кожи, невыделанные	80,9	83,4	2,5	0,6
Семена масличных культур, масличные орехи и ядра масличных орехов	6,7	5,6	1,8	1,2
Древесина в заготовках	2,3	1,6	0,4	0,3
Шерсть и другие волосы животных	3,7	3,1	0,5	0,4
Хлопок	6,5	15,7	4,2	7,2
Руды и концентраты основных цветных металлов	6,8	2,9	3,3	1,5
Лом цветных металлов	20,8	1,8	2,5	0,3
Газ, натуральный, обработанный	11,0	5,2	2,0	1,8
Покрывало для полов, ковровые изделия	5,5	6,1	1,0	1,6
Жемчуг, полудрагоценные камни	4,2	2,0	0,6	0,3
Медь	34,8	13,5	16,6	4,4
Цинк	20,5	-	3,7	-
Олово	10,2	8,2	8,9	6,9
Различные цветные металлы	10,2	-	1,3	-

/...

Таблица 4 (продолжение)

Товары	Экспорт отдельных товаров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в % от			
	экспорта этих товаров всеми развивающимися странами		мирового экспорта этих товаров	
Новые товары	1970	1985/86	1970	1985/86
Кукуруза немолотая	0,1	3,7	0,0	0,7
Овощи свежие	1,3	1,2	0,4	0,4
Сахар и мед	0,1	1,1	0,1	0,8
Необработанные лесоматериалы	0,9	1,2	0,4	0,5
Прочее минеральное сырье	-	7,7	-	1,2
Серебряная и платиновая руда	21,1	7,4	2,2	1,9
Урановая, ториевая руда	-	99,1	-	27,2
Кожа	-	1,8	-	0,5
Текстильная пряжа и нить	-	0,4	-	0,1
Хлопковая материя, тканая	0,3	0,7	0,1	0,2
Чугунные чушки и т.д.	-	10,0	-	2,7
Чугунные и стальные первичные заготовки	-	2,2	-	0,3
Формованный чугун и сталь	-	1,0	-	0,2
Никель	-	49,5	-	3,1
Одежда	0,1	0,2	0,0	0,1
Особые операции	1,4	0,5	0,0	0,1

Источник: UNCTAD, Handbook of International Trade and Development Statistics, 1989.

в/ Эта выборка стран состоит из 13 стран, не имеющих выхода к морю. По Бутану, Ботсване, Чаду, Лаосской Народно-Демократической Республике, Лесото, Монголии, Свазиленду и Уганде информации не имеется. Выбранные сырьевые товары представляют собой основные статьи экспорта для этой выборки из 13 стран, не имеющих выхода к морю, на долю которых приходится более 90% общего объема экспорта этой группы либо в 1970 году, либо в 1985/86 году или же в оба эти периода. К числу "традиционных товаров" относятся основные статьи экспорта в 1970 году; "новые товары" охватывают основные статьи экспорта в 1985/86 году, которые не имели сколь-либо существенного значения в 1970 году.

Таблица 5

Стоимостной и физический объем импорта развивающихся стран, вошедших в число 100 стран

Страна	Импорт в 1988 году		Стоимостной объем импорта				Среднегодовые темпы роста (в %)				Физический объем импорта на душу населения				
	Всего	в про- центах от ВВП	в долл.		в млн. долл.		1970- 1980	1986- 1987	1988- 1989	1970- 1980	1986- 1987	1988- 1989	1970- 1988	1986- 1987	1988- 1989
			США	США	США	США									
Алжир	900	23,9	60	19,4	-29,1	-9,6	-22,2	6,3	-33,7	-14,2	-24,5	4,6	-34,5	-16,4	-27,4
Аргентина	85	7,6	30	8,9	-50,4	-32,0	3,5	-3,0	-55,4	-36,4	1,6	-5,1	-54,7	-38,1	-1,2
Бразилия	419	45,7	78	7,5	27,1	14,5	3,8	-4,4	18,6	9,2	0,8	-6,3	15,7	6,5	-1,6
Вьетнам	1 031	51,3	851	28,2	31,3	10,1	1,8	13,0	21,8	4,5	-0,9	8,9	17,3	0,6	-4,5
Гвинея	489	26,3	57	21,8	7,2	12,7	-16,2	8,2	-0,2	7,0	-18,4	5,8	-2,8	4,2	-20,6
Гвинея-Бисау	204	18,6	40	22,4	3,4	-3,8	-8,3	7,5	-4,0	-8,7	-10,8	6,2	-6,8	-11,4	-13,4
Индонезия	85	7,6	30	8,9	-50,4	-32,0	3,5	-3,0	-55,4	-36,4	1,6	-5,1	-54,7	-38,1	-1,2
Италия	375	15,6	52	27,5	12,1	1,4	-1,3	13,2	3,6	-1,7	-5,2	9,9	0,4	-4,7	-8,1
Канада	671	11,1	166	24,5	-19,5	13,7	3,6	8,8	-25,8	9,0	0,6	5,7	-28,0	5,8	-2,2
Китай	370	16,1	55	26,4	1,4	3,6	-10,0	12,2	-5,3	-2,7	-12,2	8,6	-8,5	-6,0	-15,1
Колумбия	516	84,8	699	25,5	23,6	18,6	-3,1	10,4	14,6	12,7	-5,4	7,2	10,6	8,9	-8,5
Коста-Рика	544	12,8	31	2,9	80,8	-2,0	19,9	-9,1	68,8	-8,0	18,4	-11,7	62,8	-11,3	14,1
Куба	839	21,0	107	5,6	22,6	13,5	4,1	-6,4	13,4	8,5	1,4	-9,3	9,0	4,6	2,2
Кувейт	1 070	17,0	117	10,9	6,2	2,5	1,9	-2,5	-1,5	-2,8	-0,5	-5,4	-4,7	-5,9	-3,5
Мексика	10 310	21,4	74	15,8	5,5	4,5	-1,3	2,4	-2,2	-0,6	-4,0	-0,1	-5,0	-3,6	-6,9
Нидерланды	435 306	24,2	201	21,2	20,4	20,9	11,7	5,9	11,1	16,2	7,9	3,5	8,7	13,8	5,7
Норвегия	85	7,6	30	8,9	-50,4	-32,0	3,5	-3,0	-55,4	-36,4	1,6	-5,1	-54,7	-38,1	-1,2
Панама	375	15,6	52	27,5	12,1	1,4	-1,3	13,2	3,6	-1,7	-5,2	9,9	0,4	-4,7	-8,1
Парагвай	671	11,1	166	24,5	-19,5	13,7	3,6	8,8	-25,8	9,0	0,6	5,7	-28,0	5,8	-2,2
Перу	370	16,1	55	26,4	1,4	3,6	-10,0	12,2	-5,3	-2,7	-12,2	8,6	-8,5	-6,0	-15,1
Республика Корея	516	84,8	699	25,5	23,6	18,6	-3,1	10,4	14,6	12,7	-5,4	7,2	10,6	8,9	-8,5
Сальвадор	544	12,8	31	2,9	80,8	-2,0	19,9	-9,1	68,8	-8,0	18,4	-11,7	62,8	-11,3	14,1
Сингапур	839	21,0	107	5,6	22,6	13,5	4,1	-6,4	13,4	8,5	1,4	-9,3	9,0	4,6	2,2
США	1 070	17,0	117	10,9	6,2	2,5	1,9	-2,5	-1,5	-2,8	-0,5	-5,4	-4,7	-5,9	-3,5

Источники: Расчеты секстариата МВТМД, основанные главным образом на ИМСТАД, Handbook of International Trade and Development Statistics, 1990.

Примечание: Среднегодовые темпы роста рассчитаны на основе экспоненциальной функции тренда.

а/ За исключением основных экспортных товаров нефти.

Таблица 8

Доля выплат иностранным перевозчикам за транспортные услуги  
в общем объеме экспорта товаров и услуг

	Транспортные платежи (в млн. долл.)	Общий объем экспорта то- варов и услуг (в млн. долл.)	Доля транс- портных платежей (в %)	Коэффициент погашения задолжен- ности а/ (в %)
	1989 год	1989 год	1989 год	1988 год
Афганистан	92,1	280,6	31,7	7,2
Боливия	140,5	890,7	15,8	46,6
Ботсвана	103,0	2174,4	4,7	5,0
Буркина-Фасо	66,9 б/	200,8 б/	33,3 б/	18,9
Бурунди	32,1	117,4	27,3	31,2
Центральноафрикан- ская Республика	61,4 с/	197,7 с/	31,1 с/	15,5 д/
Чад	96,2	199,0	48,3	4,1
Лаосская НДР	..	81,0	..	16,9
Лесото	21,8 е/	480,7 е/	4,5 е/	4,9
Малави	167,3 е/	334,8 е/	50,0 е/	32,6
Мали	147,3	345,4	42,6	27,1
Непал	39,7	382,7	10,4	9,1
Нигер	42,6	368,7	11,6	43,1
Парагвай	175,7	1506,0	11,7	19,0
Руанда	45,6	161,6	28,2	14,1
Свазиленд	11,7	674,4	1,7	7,3
Уганда	126,9 е/	272,9 е/	46,5 е/	53,4
Замбия	148,0 е/	1 244,0 е/	11,9 е/	16,3
Зимбабве	129,2 е/	1 803,0 е/	7,2 е/	27,9
Все развивающиеся страны	49 325,0	847 204,0	5,8	20,3

Источник: Секретариат ЕНКТАД, главным образом на основе информации секретариата ОЭСР; UNCTAD, Handbook of International Trade and Development Statistics; и МВФ.

а/ Полная внешняя задолженность, включая краткосрочную задолженность и использование кредитов ВВФ.

б/ 1986 год.

с/ 1987 год.

д/ Доля в экспорте товаров и услуг в 1987 году.

е/ 1988 год.