



Distr.
GENERAL

A/50/341
22 September 1995
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

Пятидесятая сессия
Пункт 95а повестки дня

УСТОЙЧИВОЕ 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 пункте 17 своей резолюции 48/169 от 21 декабря 1993 года Генеральная Ассамблея с удовлетворением отметила доклад Генерального секретаря Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию по конкретным действиям в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (A/48/487, приложение), и просила его подготовить еще один доклад с учетом положений этой резолюции для представления Генеральной Ассамблее на ее пятидесятой сессии.
2. Во исполнение этой просьбы Генеральный секретарь имеет честь препроводить Ассамблее доклад Генерального секретаря Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (см. приложение).
3. Кроме того, на рассмотрение Генеральной Ассамблеи в документе TD/B/42(1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7 представлен доклад Второго совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, о необходимости проведения которого говорится в пункте 10 упомянутой резолюции. В приложении к этому докладу содержатся глобальные рамки для сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и донорами, в которой, в частности, изложен широкий комплекс рекомендаций в отношении дальнейших надлежащих действий по совершенствованию систем транзитного транспорта.

КОНКРЕТНЫЕ МЕРЫ, СВЯЗАННЫЕ С ОСОБЫМИ ПОТРЕБНОСТЯМИ И ПРОБЛЕМАМИ
РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ

Доклад секретариата ЮНКТАД о ходе работы*

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
Введение	1	4
I. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ (ЮНКТАД) . . .	2 - 7	4
А. Оценка транзитных систем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита	2	4
В. Симпозиум для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита .	3 - 5	4
С. Другая деятельность ЮНКТАД	6 - 7	5
II. МАТЕРИАЛЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ ОТДЕЛЬНЫМИ СТРАНАМИ И МЕЖДУНАРОДНЫМИ И МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ	8 - 546	
А. Резюме ответов, полученных от отдельных стран . .	8 - 25	6
Аргентина	8	6
Буркина-Фасо	9	6
Центральноафриканская Республика	10	6
Конго	11	7
Джибути	12	7
Гана	13	7
Лаосская Народно-Демократическая Республика	14	7
Малави	15 - 16	8
Мали		17
Монголия	18 - 19	9
Сенегал	20	9
Свазиленд	21	10

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

* Ранее издан под условным обозначением TD/B/42/(I)/14.

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
Уганда	22 - 24	10
Замбия	25	10
В. Резюме ответов, полученных от международных организаций	26 - 39	11
Экономическая комиссия для Африки (ЭКА)	26 - 27	11
Европейская экономическая комиссия (ЕЭК)	28 - 31	11
Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК)	32	12
Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО)	33 - 36	12
Международный союз электросвязи (МСЭ)	37	13
Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН)	38	13
Всемирный банк	39	14
С. Резюме ответов, полученных от межправительственных организаций	40 - 50	14
Африканский банк развития	40	14
Азиатский банк развития	41 - 42	14
Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС)	43	15
Международная организация гражданской авиации (ИКАО) 44	15	
Конференция министров государств Западной и Центральной Африки по морским перевозкам (МИНКОНМАР)	45	15
Постоянный секретариат Органа по координации транзитных перевозок в Северном коридоре	46	16
Зона преференциальной торговли государств восточной и южной частей Африки	47 - 50	16
Д. Выводы	51 - 54	17

ВВЕДЕНИЕ

1. В пункте 17 своей резолюции 48/169 Генеральная Ассамблея с удовлетворением отметила доклады Генерального секретаря Организации Объединенных Наций и Генерального секретаря ЮНКТАД по конкретным действиям в связи с конкретными нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (А/48/487), и просила последнего подготовить еще один доклад с учетом положений вышеупомянутой резолюции для представления Генеральной Ассамблее на ее пятидесятой сессии. В соответствии с резолюцией 137 (VI) Конференции данный доклад представляется Генеральной Ассамблее через Совет по торговле и развитию.

1. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ (ЮНКТАД)

А. Оценка транзитных систем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита

2. В пункте 10 своей резолюции 48/169 Генеральная Ассамблея просит Генерального секретаря ЮНКТАД провести оценку транзитных систем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Эта оценка должна была послужить основой для рассмотрения хода развития транзитных систем на втором совещании правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования в целях развития, провести которую Генеральная Ассамблея предложила в этом же пункте резолюции. Итоги данной оценки были кратко изложены в документации вышеупомянутого совещания, содержащейся в приложении III доклада совещания, который был представлен на рассмотрение Совета и будет представлен Генеральной Ассамблее на ее пятидесятой сессии (TD/B/42(1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7).

В. Симпозиум для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита

3. В пункте 12 резолюции 48/169 Генеральной Ассамблеи Генеральному секретарю ЮНКТАД предлагается организовать, в сотрудничестве с Администратором Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и исполнительными главами региональных комиссий, симпозиум для представителей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита для рассмотрения конкретных региональных проблем, связанных с совершенствованием систем транзита. Подготовка к этому симпозиуму, который состоялся 14-16 июня 1995 года в Нью-Йорке, включала элементы, описываемые ниже.

4. Секретариат ЮНКТАД направил в Африку и Азию несколько экспертов, которые провели всеобъемлющий анализ конкретных мер, принимаемых на национальном и субрегиональном уровнях в целях развития и совершенствования систем транзита, и вынесли некоторые рекомендации в отношении будущей работы. Эти региональные исследования дополнялись текущей работой секретариата ЮНКТАД, связанной с конкретными потребностями и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, а также материалами, которые представляли региональные комиссии, ПРООН, Всемирный банк и региональные банки развития. Резюме этих материалов, а также ответов, полученных от отдельных развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и соответствующих международных и межправительственных организаций, приводится в разделе II ниже 1. Эти

резюме были представлены на рассмотрение симпозиума в документе UNCTAD/LLDC/SYMP/2 и Add.1.

5. Тридцать две развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита, которые участвовали в симпозиуме 2/, достигли договоренности в отношении целого круга предложений, касающихся развития глобальных рамок для сотрудничества в области транзита. Эти предложения охватывали ключевые области сектора транзитного транспорта, а именно: железнодорожный и автомобильный транзит, портовые сооружения и услуги, внутренние водные пути, воздушные перевозки и связь. Были также подготовлены предложения, касающиеся оказания донорами поддержки этому сектору. Выводы и рекомендации в отношении соответствующих мер в вышеупомянутых областях, которые были согласованы на симпозиуме, были более подробно обсуждены с партнерами в области развития на межправительственном совещании экспертов, которое упоминалось в пункте 2 выше и которое утвердило Глобальные рамки для сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и донорами. Эти Рамки, содержащиеся в приложении к докладу совещания, представляют собой важнейший шаг в направлении заключения трехсторонних договоренностей в целях эффективного и самообеспеченного сотрудничества в области транзитного транспорта.

С. Другая деятельность ЮНКТАД

6. В рамках своей деятельности по техническому сотрудничеству в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита ЮНКТАД продолжала осуществление трех субрегиональных проектов технической помощи в области транзитного транспорта в Западной/Центральной Африке, Восточной/Центральной Африке и в южной части Африки. Однако, поскольку финансирующие учреждения сталкивались с финансовыми проблемами, эта деятельность была направлена главным образом на оценку результатов, которые были достигнуты в предыдущие годы в ходе осуществления проектов. Такая оценка была использована в качестве основы для окончательного обзора проектов, проведенного во второй половине 1994 года.

7. Страны – получатели помощи в рамках вышеупомянутых проектов высоко оценили деятельность по проектам и ее положительное воздействие на совершенствование систем транзитного транспорта и настоятельно призвали учреждения-доноры серьезно рассмотреть вопрос о выделении ресурсов на возобновление деятельности по проектам. В адрес секретариата ЮНКТАД была высказана просьба оказывать всяческое содействие мобилизации этой поддержки. После этого были налажены связи с различными финансирующими учреждениями и были разработаны подробные программы дальнейшей деятельности. На вышеупомянутом межправительственном совещании экспертов с донорами было подчеркнуто большое значение возобновления этих проектов, и, как ожидается, благодаря этому решению предпринимаемые секретариатом ЮНКТАД усилия по мобилизации ресурсов, требуемых для начала новой программы технической помощи, встретят положительный отклик.

II. МАТЕРИАЛЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ ОТДЕЛЬНЫМИ СТРАНАМИ И
МЕЖДУНАРОДНЫМИ
И МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ

A. Резюме ответов, полученных от отдельных стран

Аргентина

8. Помимо соглашения о перевозках по водному пути Парагвай-Парана от 30 июня 1992 года, заключенного Аргентиной, Боливией, Бразилией, Парагваем и Уругваем, транзитные перевозки Боливии и Парагвая через Аргентину регулируются следующими соглашениями:

a) с Боливией:

- i) соглашением о пограничном сообщении (17 сентября 1937 года);
- ii) соглашением об учреждении совместной комиссии по пограничному сообщению (18 июля 1970 года);
- iii) соглашением о железнодорожном сообщении Санта-Крус - Тринидад (31 декабря 1970 года);

b) с Парагваем:

- i) соглашением о пограничных перевозках водным транспортом (31 июля 1972 года);
- ii) соглашением о перевозках наземным транспортом (30 октября 1992 года).

Буркина-Фасо

9. Буркина-Фасо сотрудничает с соседними странами транзита в рамках двусторонних и субрегиональных соглашений и договоренностей о транзите. Главы государств - членов Экономического сообщества западноафриканских государств (ЭКОВАС) подписали две конвенции, призванные обеспечить регулирование транзитных операций, а именно Конвенцию о межгосударственной перевозке грузов автомобильным транспортом (TIE) и Конвенцию о межгосударственной транзитной перевозке грузов автомобильным транспортом (TRIE). На национальном уровне Буркина-Фасо предпринимает меры для улучшения систем транзита, в том числе меры по уменьшению дорожных сборов и смягчению других мер контроля. На двустороннем уровне страна поддерживает согласованные усилия по сокращению времени и стоимости транзита, а также по улучшению базы статистических данных о транзитных операциях между странами.

Центральноафриканская Республика

10. В 1994 году шесть глав государств - членов Таможенного и экономического союза Центральной Африки (ТЭСЦА) решили принять меры по улучшению нынешней системы транзита в субрегионе. Центральноафриканская Республика выступила инициатором создания специальных рабочих групп для выработки рекомендаций в отношении новых механизмов совершенствования таможенных процедур и практики, организации системы международных автомобильных перевозок, системы транзитных закладных, а также улучшения состояния транспортных средств, участвующих в транзитных операциях.

Конго

11. Восстановление транзитной системы является приоритетной целью Национального транспортного плана Конго. Министерство транспорта и гражданской авиации приняло ряд мер по упрощению процедур перевозок транзитных грузов из Центральноафриканской Республики. Эта инициатива является составной частью программы помощи данному субрегиону, которая финансируется Европейским союзом и Всемирным банком.

Джибути

12. Правительство Джибути предпринимает усилия по превращению своего контейнерного терминала в региональный морской узел для обработки транзитных грузов. В декабре 1993 года правительство подписало в Аддис-Абебе соглашение по этому вопросу. В этом соглашении в общих чертах определяется ряд мер стимулирования, включая сокращение тарифов для транзитных грузов. Однако по-прежнему существуют проблемы из-за неудовлетворительного выполнения согласованных мер. Кроме того, железнодорожные и автомобильные подъездные пути в районе порта находятся в неудовлетворительном состоянии. В связи с этим необходимы эффективные системы комбинированных перевозок, обеспечивающие эффективную связь порта с соседними странами.

Гана

13. Гана как страна транзита приняла ряд политических мер и приступила к проведению некоторых мероприятий с целью оказания помощи соседним странам, не имеющим выхода к морю. К ним относятся проводимые внутренние консультации по вопросам упрощения таможенной документации и административных процедур; пересмотр ставок административных таможенных сборов при транзитной перевозке грузов; выделение достаточных земельных участков Мали и Буркина-Фасо для сооружения объектов в порту Тема; сооружение объектов для обеспечения перевозок по внутренним водным путям, а также строительство и восстановление соответствующих автомобильных линий. Начинают предприниматься меры для придания порту Тема статуса свободного порта, который будет способствовать увеличению объема транзитных перевозок в направлении стран, не имеющих выхода к морю, а также для создания системы электронного обмена данными (ЭОД). Проводится политика открытых дверей, направленная на либерализацию большинства сфер экономической деятельности в Гане, включая услуги в области транспорта и связи. Основными препятствиями для совершенствования системы транзита являются финансовые трудности при осуществлении большинства планов в области транспорта, громоздкие таможенные процедуры и отсутствие институциональной базы для контроля за выполнением двусторонних соглашений.

Лаосская Народно-Демократическая Республика

14. Финансируемый Австралией проект "Мост дружбы через Меконг", реализация которого была начата в начале 1994 года, является первым проектом по обеспечению связи между Таиландом и Лаосской Народно-Демократической Республикой. Кроме того, проводится серия совещаний с участием представителей двух стран для активизации двустороннего сотрудничества, охватывающего все формы транспортных связей. Лаосская Народно-Демократическая Республика и Вьетнам подписали меморандум о сотрудничестве в области коммуникаций на 1994 год, в котором дается характеристика приоритетных линий автомобильных дорог, соединяющих обе страны, которые, в частности, позволяют Лаосской Народно-Демократической Республике использовать объекты в портах Вьетнама. В январе 1994 года в Куньмине было также подписано соглашение между

Китаем, Мьянмой, Лаосской Народно-Демократической Республикой и Таиландом, в котором предусматривается использование части реки Меконг для судоходства в обоих направлениях.

Малави

15. Правительство Малави продолжает участвовать в рамках региональных соглашений типа Зоны преференциальной торговли государств восточной и южной части Африки (ЗПТ) и Сообщества по вопросам развития юга Африки (СРЮА) в мероприятиях по упрощению транзитных перевозок, а также заключает двусторонние соглашения. Малави привержена идее сотрудничества с соседними странами транзита в урегулировании проблем, вызванных неудовлетворительным формулированием документов, а также слабым контролем за имплементационной практикой и урегулированием споров по таким аспектам, как маршруты для транзитных перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом и по внутренним водным путям, таможенная документация и процедуры, системы закладных, объекты для складирования транзитных грузов, режимы эксплуатации автомобильных дорог, сборы с пользователей автомобильными дорогами, а также процедуры очистки и экспедицирования грузов. В частности, Малави начала предпринимать меры по целому ряду вопросов, включая, в частности, структурную перестройку железнодорожных служб в целях перехода к более агрессивной рыночной практике управления, разработку планов создания дорожного фонда специально для финансирования дорожно-ремонтных работ, применение согласованных ставок транзитных сборов ЗПА, лицензий перевозчиков и согласованных норм предельных нагрузок на ось, а также круглосуточное обслуживание на границах. Кроме того, при содействии АМРСША был подготовлен проект рамочного документа о государственной политике в области транспорта, который направлен на создание скоординированной транспортной системы на основе рыночного подхода, а также солидной базы для обеспечения надежного, эффективного и дешевого обслуживания населения различными перевозчиками. Однако Малави признает, что в стране ощущается острый дефицит подготовленных кадров, которые удовлетворяли бы требованиям, необходимым для осуществления транзитных операций на всех уровнях. Поэтому программы развития людских ресурсов являются приоритетным направлением развития транспорта.

16. В целом Малави считает, что большинство рекомендаций совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, которое состоялось в мае 1993 года в Нью-Йорке, еще только предстоит выполнить. К сожалению, некоторые страны транзита не проявили должной готовности в этой связи. Ряд стран начали проводить жесткую политику в области транзитных перевозок в ущерб экономике стран, не имеющих выхода к морю. Отсутствие стремления к сотрудничеству со стороны некоторых соседних стран транзита и невыполнение двусторонних и региональных соглашений, достигнутых на соответствующих институциональных форумах, по-прежнему остаются основными препятствиями для улучшения систем транзита.

Мали

17. Высокая стоимость транзитных перевозок импортных и экспортных грузов лежит тяжелым бременем на экономике Мали. Согласно оценкам, вышеупомянутые транспортные расходы составляют 8 процентов валового внутреннего продукта (ВВП) и примерно 30 процентов от общей суммы расходов, связанных с импортом. Мали подписала ряд двусторонних и многосторонних соглашений с соседними странами, в том числе Конвенции ТГЕ и ТРИЕ (см. пункт 9 выше). Эти соглашения позволяют использовать портовые сооружения, находящиеся в ведении малийских агентств. Для обслуживания малийских грузов портовые сооружения предоставляют Кот-д'Ивуар и Сенегал: с этими странами транзита были достигнуты специальные договоренности в отношении таможенной документации и процедур, а также других соответствующих льгот. Важно отметить,

что в соответствии с резолюцией 48/169 Генеральной Ассамблеи Кот-д'Ивуар временно прекратил традиционную практику взимания специального сбора за выдачу сертификата, являющегося обязательным товаросопроводительным документом при транспортировке транзитных грузов в Мали (Lettre de Voiture). Кроме того, в Мали создан национальный комитет для последующего наблюдения за мероприятиями уже завершеного субрегионального проекта ПРООН/ЮНКТАД по транзитным перевозкам. В Мали также подготовлена инвестиционная программа для транспортного сектора на период 1994-1998 годов, для финансирования которой сейчас ведется поиск доноров.

Монголия

18. Транзитные перевозки в Монголии регулируются двусторонними соглашениями о сотрудничестве с Китаем, Казахстаном и Российской Федерацией. Монголия инициировала меры по повышению провозной способности своего железнодорожного транспорта. Монгольская железнодорожная система, имеющая протяженность 1800 км, играет важную роль в перевозках транзитных грузов. Грузы, перевозимые в Российскую Федерацию и европейские страны и поступающие из этих стран, перевозятся по ширококолейной железнодорожной сети без перегрузки; вместе с тем, при перевозке грузов в Китай и азиатские страны и из этих государств требуется перевалка. Поэтому Монголия принимает меры по модернизации перегрузочных мощностей на границах.

19. Осуществление предложенного проекта создания зоны экономического развития бассейна реки Тумьньцзян, в котором участвует Монголия, позволит ей использовать новый порт на Тихоокеанском побережье Китая. Кроме того, ожидается, что запланированное строительство железнодорожных путей протяженностью более 3000 км от восточной границы Монголии до г. Бийска в Российской Федерации в рамках этого же проекта приведет к значительному сокращению времени транзита. В стадии осуществления находится также ряд проектов, предусматривающих модернизацию транзитных автодорог, включая автомагистраль, соединяющую западную часть страны с Российской Федерацией и Китаем.

Сенегал

20. Сенегал предоставляет транзитную инфраструктуру для транзитной перевозки грузов в Мали. В целях содействия транспортному обслуживанию следующих в Мали грузов с этой страной был подписан двусторонний договор о международных транзитных перевозках железнодорожным/автомобильным транспортом, который скоро должен быть ратифицирован. На субрегиональном уровне Сенегал также подписал Конвенцию ТRTE в рамках ЭКОВАС. Он также проводит регулярные консультации с соседними странами в целях упрощения формальностей и рационализации процедур транзита.

Свазиленд

21. Многостороннее соглашение, заключенное в рамках Южноафриканского таможенного союза, значительно облегчило транзитные перевозки грузов по территории Южной Африки, и сейчас серьезно изучается вопрос о заключении соглашения с Мозамбиком. В Свазиленде обеспечивается надлежащая эксплуатация и функционирование транзитных международных автомобильных дорог и железнодорожной инфраструктуры. Однако на развитие транспортного сектора накладывает отпечаток нехватка квалифицированных кадров и неэффективность институциональной базы. В Южной Африке существует довольно хорошая система транзита. В Мозамбике же транзитная инфраструктура находится в неудовлетворительном состоянии и является ненадежной. Коридор, соединяющий Свазиленд с морскими портами Мозамбика, благодаря которому транзитные расходы могут быть существенно уменьшены, в настоящее время используется не в полной мере. В целях

создания благоприятных условий для обсуждения Мозамбиком и Свазилендом различных проблем транзитных перевозок требуется техническая помощь.

Уганда

22. Транзитная сеть Уганды охватывает северный и центральный транзитные коридоры. Для обеспечения выполнения соответствующих правил созданы различные механизмы, например, на двустороннем уровне Уганда создала с каждой из стран транзита/стран, не имеющих выхода к морю, совместные консультативные комитеты. Неудовлетворительная автодорожная инфраструктура уже не является проблемой для транзитных перевозок по территории Уганды. В то же время существует необходимость в гармонизации правил, касающихся систем транспортировки по внутренним водным путям, особенно по озеру Виктория. Корпорация железнодорожного транспорта Уганды располагает соответствующим парком локомотивов и вагонов общего назначения. Тем не менее в настоящее время принимаются меры для смягчения проблемы нехватки цистерн и вагонов контейнерного типа.

23. Проблемы ускорения транзитных перевозок грузов через границы решаются, в частности, путем создания современного таможенного комплекса в Малабе и внедрения системы предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС). Правительство намерено создать в Уганде "внутренний наземный порт" с целью уменьшения до минимума длительности таможенных процедур и процедур очистки.

24. Одним из первоочередных направлений программы государственных инвестиций в Уганде являются восстановление и эксплуатация транспортной инфраструктуры в интересах транзитной сети. Кроме того, правительство уменьшило масштабы своего вмешательства в операции по транзитным перевозкам в рамках своей политики либерализации торговли и транспорта.

Замбия

25. Что касается политики и мер по совершенствованию межрегиональной транзитной торговли, то Замбия поддерживает идею упрощения и гармонизации таможенной и административной документации, в том числе применение Автодорожной таможенной транзитной декларации (RCTD), которая призвана облегчить и ускорить операции, связанные с автомобильными перевозками. Замбия также придает большое значение мерам, принимаемым государствами – членами ЗПТ и СРЮА в следующих областях: восстановление и эксплуатация транспортной инфраструктуры, создание наземных портов для уменьшения времени транзита, реализация регионального проекта, постепенное снижение требований в отношении виз, получение доступа к гармонизированной системе обозначения и кодирования товаров, отмена экспортных и импортных пошлин при транзитных перевозках и создание таможенных складов.

В. Резюме ответов, полученных от международных организаций

Экономическая комиссия для Африки (ЭКА) 3/

26. В поддержку стран, не имеющих выхода к морю, предпринимаются конкретные действия в области транспорта и связи в интересах создания более благоприятных условий для потока транзитных перевозок на региональном и субрегиональном уровнях. В рамках реализуемого проекта Второго десятилетия транспорта и связи в Африке ЭКА было предложено осуществлять координацию и способствовать созданию и укреплению сети транспортных коридоров за счет использования соответствующих комбинаций видов транспорта, включая те из них, которые служат интересам стран, не имеющих выхода к морю. На субрегиональном уровне должен быть проведен

обзорный анализ транспортных издержек при транзитных перевозках. Организуются различные семинары по проблемам автомобильного транспорта с целью оказания этим странам помощи в определении основных проблем, связанных с ухудшением качества дорог и неудовлетворительной эксплуатацией грузового транспорта и дорог, используемых для транзитных перевозок, и неудовлетворительной эксплуатацией транзитных автомобильных дорог, а также в укреплении кадрового потенциала в секторах транспорта и связи. ЭКА также подготовила исследования и технические публикации по таким темам, как развитие внутренних контейнерных терминалов, оценка железнодорожных транспортных услуг и развитие экспедиторской деятельности, которые используются странами транзита в процессе управления и планирования операций по транзитным перевозкам.

27. ЭКА также осуществляет деятельность в поддержку стран, не имеющих выхода к морю, в таких областях, как статистика и обработка данных, продовольствие и сельское хозяйство, промышленность и населенные пункты, морские дела, водные ресурсы и энергоресурсы.

Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) 4/

28. ЕЭК играет важную роль в упрощении процедур торговли и перевозок. Ее работа в данной области включает в себя разработку правовых инструментов, регулирующих международные перевозки грузов и проезд транспортных средств.

29. Что касается международных перевозок грузов, то ЕЭК играет ключевую роль в обеспечении выполнения различных международных конвенций и соглашений, которые регулируют железнодорожные перевозки и международные автомобильные перевозки. Разработан также целый ряд процедур для временного ввоза, перевозок опасных грузов и пограничного контроля грузов. Пограничный контроль грузов регулируется Международной конвенцией о согласовании условий проведения контроля грузов на границах. Эта конвенция охватывает такие области, как таможенные процедуры и другие виды контроля, медико-санитарный контроль, ветеринарный контроль и фитосанитарный контроль.

30. Упрощенный режим проезда автотранспортных средств регулируется международными конвенциями, которые дополняются двусторонними соглашениями. Нормативные положения этого правового режима касаются разрешений и квот, временного ввоза транспортных средств, международного страхования автотранспортных средств и взимания налога с дорожных транспортных средств при международных перевозках.

31. Международные транспортные операции в Европе регулируются двумя европейскими соглашениями: о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах. Помимо этих соглашений, упрощению международных дорожных перевозок в Европе способствует целый ряд многосторонних соглашений, которые касаются, в частности, транспортных документов, ответственности перевозчиков и гражданской ответственности за вред, причиненный в ходе перевозки опасных грузов. Кроме того, правительства европейских государств завершили переговоры по трем многосторонним инфраструктурным соглашениям с целью облегчения сотрудничества и координации между ними в области развития однородной транспортной инфраструктуры. Эти системы регулирования перевозок в Европе представляют собой полезные модели, которые могут быть взяты на вооружение развивающимися странами.

Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) 5/

32. ЭКЛАК оказывает поддержку двум странам Южной Америки, не имеющим выхода к морю, Боливии и Парагваю, в их усилиях по улучшению транспортных и таможенных условий

транзитных перевозок грузов по территории соседних стран для их доставки в морские порты. ЭКЛАК оказывает помощь в этой области на многостороннем и двустороннем уровнях. В частности, такую помощь получает Боливия. В последнее время ЭКЛАК сотрудничала с ЮНКТАД в подготовке предложения по установке железнодорожного компонента (RailTracker) АКИС для регулирования перевозок между Арикой (Чили) и Ла-Пасом. В настоящее время Боливия и Чили ищут финансовые средства для этого проекта. В двух других случаях ЭКЛАК оказала помощь Боливии в выработке и согласовании отдельных соглашений с Чили и Перу для облегчения транзитных операций по перевозке грузов в некоторые порты Тихого океана, а также из этих портов. Указанные операции проводятся в рамках Комплексной системы транзита (SIT), благодаря которой грузы, импортируемые в Боливию через Чили или Перу, могут автоматически перегружаться на железнодорожные вагоны для дальнейшего перемещения без дополнительных таможенных процедур.

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) 6/

33. В регионе ЭСКАТО имеется в общей сложности 12 стран, не имеющих выхода к морю: Афганистан, Армения, Азербайджан, Бутан, Казахстан, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Непал, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Усилия секретариата ЭСКАТО по оказанию помощи странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита региона сосредоточены главным образом на таких аспектах, как наземный транспорт, соглашения о транзите, рациональное использование окружающей среды и природных ресурсов, развитие техники и стимулирование торговли. В целях дальнейшей активизации торговли стран-членов в регионе и за его пределами секретариат ЭСКАТО стимулирует региональное и субрегиональное сотрудничество в интересах развития инфраструктуры наземного транспорта в Азии, в том числе в странах, не имеющих выхода к морю. В этой связи предполагается, что предлагаемый проект по развитию инфраструктуры транспорта в странах Азии, не имеющих выхода к морю (РИНТА), должен обеспечить важный вклад в развитие транспортной инфраструктуры региона.

34. В принятой Комиссией резолюции 48/11 всем ее членам рекомендуется присоединиться к основным международным соглашениям в области инфраструктуры транспорта. Что касается упрощения грузовых перевозок по железной дороге, то в рамках проекта РИНТА основное внимание будет уделяться не только южному направлению, связывающему Европу и Юго-Восточную Азию, но и северному направлению, обеспечивающему альтернативный вариант перевозки грузов между Европой и Азией, который будет иметь конкурентные преимущества перед существующими маршрутами транспортировки по морю. Эту железнодорожную линию планируется ввести в эксплуатацию к 1997 году.

35. Некоторые страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита региона подписали ряд международных соглашений по транзитным перевозкам, включая Конвенцию и Статут о свободе транзита и Конвенцию о транзитной торговле внутриконтинентальных государств. Между некоторыми странами региона, не имеющими выхода к морю, и соседними странами транзита также существуют двусторонние соглашения о транзите. Разработка регионального договора о транзите, который мог бы использоваться всеми странами в качестве образца, может обеспечить дальнейшее улучшение системы транзита. В этой связи секретариат ЭСКАТО изучает возможность оказания помощи заинтересованным странам в подготовке такого соглашения.

36. Деятельность ЭСКАТО также сосредоточена на проблемах, с которыми сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю, при развитии пищевой промышленности, в частности на недостатках систем хранения и транспортировки. Оказанию технической помощи в целях стимулирования

торговли стран, не имеющих выхода к морю, традиционно уделяется первоочередное внимание в тех положениях мандата секретариата, которые касаются международной торговли.

Международный союз электросвязи (МСЭ)

37. МСЭ знает коммуникационные потребности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, особенно потребности в средствах дальней связи для обслуживания территории и поддержания контактов с внешним миром, необходимых для обеспечения их общего развития в целом и улучшения и эксплуатации транспортных систем в частности. В Африке была разработана Трансафриканская система связи (ПАНАФТЕЛ), призванная содействовать развитию связи и торговли внутри Африки, а также любым телекоммуникационным связям между странами, не имеющими выхода к морю, и соседними морскими странами. Сеть обеспечивала предоставление весьма полезных услуг, связанных с управлением этими системами и их контролем. Таким образом, всевозможные объекты, связанные с дальней связью, приносят большую пользу странам, не имеющим выхода к морю.

Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) 7/

38. Системы транзитных перевозок развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, можно реально усовершенствовать лишь при содействии стран транзита. Следовательно, при выработке любых предложений об изменениях в транзитной системе необходимо принимать во внимание интересы как соответствующих стран, не имеющих выхода к морю, так и соответствующих стран транзита. Поддержка ПРООН странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита оказывается на национальном или региональном уровнях, причем основной стратегической целью такой поддержки является наращивание потенциала. В большинстве национальных проектов и программ, финансируемых ПРООН в странах, не имеющих выхода к морю, прямо или косвенно учитываются специфические географические трудности этих стран.

Всемирный банк 8/

39. Поскольку Всемирный банк уже активно работает во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, он располагает возможностями для того, чтобы играть важную роль, внося успешный вклад в дело развития транспортных систем этих стран, особенно в том, что касается облегчения доступа к импортным и экспортным рынкам. Выполнение основных задач деятельности Банка – смягчение проблемы бедности и обеспечение продовольственной безопасности – зависит от повышения надежности транзитных операций. Хотя у Банка нет специальной политики для решения проблем стран, не имеющих выхода к морю, большинство соответствующих проблем являются объектами внимания при проведении более общей политики в области транспорта и упрощения торговли и решаются на основе более широкого подхода, стимулирующего более широкую ориентацию на коммерческую деятельность и способствующего повышению конкурентоспособности в секторе транспортных услуг. Банк провел ряд региональных исследований, с тем чтобы глубже понять масштабы проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и активизировать меры содействия развитию региональной торговли. Что касается оперативного уровня, то им были одобрены несколько проектов в Африке, в которых особое внимание уделялось налаживанию связей между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и соседними странами транзита.

С. Резюме ответов, полученных от межправительственных организаций

Африканский банк развития 9/

40. Банк пока не разработал какой-либо конкретной политики в отношении стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита. Однако с учетом того, что из 51 регионального члена Банка 15 являются странами, не имеющими выхода к морю, Банк с момента своего учреждения обеспечивает поддержку странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита путем финансирования проектов и исследований, касающихся транспортной инфраструктуры. Особо следует упомянуть поддержку Банком Десятилетия транспорта и связи в Африке, объявленного Организацией Объединенных Наций, а также поддержку разработки программы реформ для ТЭСЦА. Что касается перспектив на будущее, то Банк будет оказывать специальную поддержку частным, государственным и полугосударственным транспортным компаниям, деятельность которых направлена на развитие процесса экономической интеграции в данном регионе.

Азиатский банк развития

41. При разработке проектов в области транспорта и связи неизменно учитываются проблемы развивающихся стран – членов Банка, не имеющих выхода к морю. В Непале и Монголии Банк оказывает поддержку развитию сектора воздушного транспорта. Кроме того, Банк оказал помощь Монголии в улучшении ее международных линий связи. В рамках региональной программы технической помощи шести странам субрегиона Большого Меконга Банк определил приоритетные проекты для улучшения транспортных связей между этими странами.

42. В будущем в рамках своей стратегии помощи Банк намерен и впредь заострять внимание на региональном сотрудничестве между государствами-членами. Кроме того, Банк поддерживает идею создания эффективной правовой и нормативной основы для регулирования процесса развития и совершенствования инфраструктуры транспорта и связи. В будущем помощь странам, не имеющим выхода к морю, со стороны Банка будет также включать в себя поддержку развития согласованных систем процедур для обработки транзитных грузов.

Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС)

43. Одна из основных целей ЭКОВАС – создать комплексную, скоординированную, эффективную и гибкую систему транзита в рамках Сообщества, которая удовлетворяла бы долгосрочные потребности субрегиона в области социально-экономического развития. Однако серьезным препятствием для улучшения систем транзита являются неудовлетворительное выполнение согласованных протоколов и недостаточная работа по их совершенствованию. Например, отмечаются случаи невыполнения согласованных таможенных процедур, предусмотренных в Протоколе о межгосударственных транзитных перевозках грузов автомобильным транспортом (ISRT), в результате чего увеличились задержки при транспортировке грузов. Что касается механизма гарантий для межгосударственных транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом, который создан Сообществом и призван сократить расходы и помочь решить проблемы сопровождения транспортных средств при транзитных перевозках, то Исполнительный секретариат ЭКОВАС организовал кампанию для исполнительных органов стран и хозяйствующих субъектов с целью обеспечения эффективного применения этого механизма всеми государствами-членами. Что касается единого транспортного документа для автомобильных перевозок, который был бы действителен при перемещении грузов по территории нескольких стран, то неудовлетворительная координация многочисленных мер по обеспечению выполнения и частые нарушения положений соглашения транспортными операторами все еще являются серьезным препятствием для эффективной реализации документа.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

44. Региональный проект ПРООН/ИКАО для стран Азии и Тихого океана (RAS/93/032), осуществление которого запланировано на 1996 год, принесет пользу странам этого региона, не имеющим выхода к морю. Несмотря на широкие возможности для развития авиаперевозок в этих странах, до сих пор не преодолены многие трудности, не позволяющие создать полноценную, эффективную систему воздушных перевозок. Среди них: непригодные, старые или неэкономичные самолеты, используемые для авиаперевозок; отсутствие двусторонних соглашений о воздушных перевозках; неэффективная наземная инфраструктура; недостаточный организационный и управленческий потенциал для организации маркетинга и собственно воздушных перевозок; значительные диспропорции между объемами импорта и экспорта; и низкий уровень развития координации и сотрудничества между соседними странами в области авиаперевозок.

Конференция министров государств Западной и Центральной Африки
по морским перевозкам (МИНКОНМАР)

45. МИНКОНМАР, проводя свою морскую политику, уделяет особое внимание конкретным потребностям стран-членов, не имеющих выхода к морю, прежде всего в части транзита. В октябре 1979 года была создана Специальная комиссия для изучения проблем стран, не имеющих выхода к морю. Она подготовила рекомендации, в частности, по следующим вопросам: льготные транспортные тарифы для стран, не имеющих выхода к морю; участие этих стран в деятельности портов; создание институциональных структур типа "советов грузоотправителей" и упрощение административных и таможенных процедур. Однако недостаточная поддержка со стороны доноров затруднила реализацию вышеупомянутых инициатив. В этой связи также следует отметить, что из-за отсутствия поддержки со стороны доноров пришлось прекратить реализацию проекта ПРООН/ЮНКТАД по транзитным перевозкам, который должен был в значительной мере улучшить системы транзита в субрегионе.

Постоянный секретариат Органа по координации транзитных перевозок
в Северном коридоре

46. Политика Органа в области инфраструктуры предполагает обеспечение выполнения предельных норм нагрузки на ось для транзитных транспортных средств; более широкое использование железнодорожного транспорта для транзитных перевозок; создание внутренних контейнерных складов и повышение дорожной безопасности на транзитных маршрутах. Что касается нематериальных аспектов транзитных перевозок, то в настоящее время предпринимаются усилия по уменьшению стоимости и времени транзита за счет выработки и последующего контроля за осуществлением ряда мер в отношении таможенных формальностей при перевозке контейнеров, согласования часов работы и процедур совместного контроля на прилегающих транзитных таможенных постах. Также предпринимаются меры для повышения эффективности Автодорожного таможенного транзитного документа (RCTD). Кроме того, к основным целям работы Органа по координации относится устранение других административных и нормативных препятствий для свободной перевозки транзитных грузов, включая высокие транзитные сборы, полицейское сопровождение и ограниченность разрешенного времени транзита. Орган также приступил к осуществлению мер по подготовке и совершенствованию операций, связанных с перевозкой грузов по озерам, а также начал профессиональное обучение различных групп операторов, участвующих в транзитных перевозках.

Зона преференциальной торговли государств восточной и южной частей Африки

47. Изначальная цель - интеграция социально-экономических механизмов ЗПТ с помощью транспорта и связи - остается первоочередной в 90-е годы и будет таковой в грядущем столетии, как провозглашается в Стратегии торговли и развития ЗПТ, принятой на десятой встрече на

высшем уровне Органа ЗПТ в январе 1992 года. В период с 1982 по 1992 год достигнут значительный прогресс в деле восстановления и модернизации инфраструктуры транспорта и связи, которая к тому времени стала непригодной для использования.

48. Плохое состояние дорог является главной причиной высоких эксплуатационных затрат. Однако эффективность отрасли можно существенно повысить за счет следующих мер: улучшения снабжения транспортными средствами и запасными частями, облегчения доступа к коммерческим кредитам и уменьшения масштабов государственного регулирования и ограничений, связанных с выходом на рынок. В большинстве стран – членов ЗПТ первоочередное внимание по традиции уделяется сооружению новых дорог, а не надлежащей эксплуатации существующих. Значительную часть сети можно сохранить при разумном уровне затрат, если периодически и своевременно проводить профилактический ремонт.

49. Программы ЗПТ по страхованию, использование единой автодорожной таможенно-транзитной декларации (RCTD), применение норм предельной нагрузки на ось, гармонизация ставок сборов с пользователей дорог и либерализация коммерческих перевозок грузовым автотранспортом привели к значительному сокращению издержек, связанных с транзитом, и упростили процедуру пересечения границы для транспортных средств и людей.

50. Стратегия восстановления железных дорог направлена главным образом на проведение институциональных и политических реформ, которые, среди прочего, предусматривают предоставление правительствами автономии железным дорогам в вопросах управления и коммерческой деятельности. В стратегии ЗПТ в области железнодорожного транспорта на 90-е годы и последующий период первоочередное внимание уделяется развитию железных дорог как основному виду транспорта. В вопросах комбинированных перевозок приоритет отдается инвестициям в соответствующую технологию, которая будет способствовать развитию контейнерных перевозок. Возможности улучшения положения в секторе внутреннего водного транспорта не реализуются из-за множества трудностей, которые делают его дорогим и неэффективным. Это вызвано отсутствием координации в политике приграничных государств в вопросах развития водных путей. В соответствии с рекомендацией секретариата ЗПТ было создано четыре постоянных технических комитета для выработки предложений и осуществления совместных региональных программ в области транспорта, в том числе связанных с развитием внутренних водных путей.

D. Выводы

51. Ответы, резюме которых приведены в настоящем документе, поступили от отдельных стран, региональных комиссий и специализированных учреждений Организации Объединенных Наций, а также от межправительственных организаций. Для того чтобы сделать обоснованные выводы, желательно иметь гораздо больше ответов, однако полученные ответы все-таки позволяют получить общее представление об основных актуальных вопросах и проблемах в секторе транзитных перевозок.

52. Из полученных ответов ясно следует, что для операций по транзитным перевозкам особенно важны услуги железнодорожного и автомобильного транспорта. Хотя для многих стран приоритетным направлением остается развитие материально-технической базы, большое значение для выработки политики в области транзитных перевозок также имеет устранение нематериальных барьеров, мешающих свободному передвижению транзитных грузов. Это в значительной мере связано с упрощением и гармонизацией таможенных и административных процедур в портах и транзитно-транспортных коридорах, а также с упрощением других мер контроля за перемещением грузов. Кроме того, в настоящее время железные дороги должны все больше опираться в своей деятельности на коммерческие критерии. Сейчас также все активнее распространяется идея

заклучения соглашений о сотрудничестве между железными дорогами. Инвестиции, направляемые в инфраструктуру автомобильного транспорта, используются преимущественно для ведения ремонтно-профилактических работ, а не для строительства новых дорог. Пользователи дорог должны вносить более весомый финансовый вклад в строительство и эксплуатацию дорог, что может быть достигнуто за счет введения сборов с пользователей дорог.

53. Межгосударственное сотрудничество, как считается, имеет существенно важное значение для эффективности операций по транзитным перевозкам. Наиболее распространенными инструментами такого сотрудничества являются двусторонние соглашения. Кроме того, в Африке важным фактором более широкого применения механизмов сотрудничества являются региональные соглашения в рамках таких региональных интеграционных структур, как ЭКОВАС, ЗПТ и ТЭСЦА. Необходимость ратификации международных конвенций по транзитным перевозкам находит широкое признание, однако их сторонами стали лишь немногие страны Африки, Азии и Латинской Америки. Региональными соглашениями в рамках ЭКОВАС и ЗПТ охвачены общие проблемы транзитных перевозок, в том числе обязанность соблюдения общих автодорожных стандартов, предельные нормы нагрузки на ось, международные таможенные режимы транзита и институциональные механизмы.

54. В целом согласованные региональные стандарты и процедуры выполняются неудовлетворительно из-за отсутствия адекватных механизмов контроля и обеспечения выполнения согласованных норм и процедур. Пожалуй, наиболее успешно выполняется Соглашение о транзитных перевозках по Северному коридору, которое устанавливает режим и условия использования транзитного коридора, идущего от Момбасы, Кения, в направлении стран, не имеющих выхода к морю, – Уганды, Руанды и Бурунди. В соответствии с этим соглашением создан небольшой секретариат, который активно участвует в рассмотрении проблем, возникающих в процессе реализации Соглашения о транзитных перевозках по Северному коридору, и оказывает активную поддержку государствам-членам в их решении. Техническое содействие со стороны ЮНКТАД и других международных учреждений в целом рассматривается как исключительно важная мера поддержки, направленная на повышение эффективности операций по транзитным перевозкам. В ответах, полученных от учреждений, подчеркивается неизменная важность такого содействия.

Примечания

1/ Список основных документов, представленных на рассмотрение симпозиума, см. в приложении III к докладу межправительственного совещания.

2/ Афганистан, Бенин, Боливия, Бразилия, Бутан, Гвинея, Индия, Иран (Исламская Республика), Казахстан, Камерун, Кения, Китай, Конго, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Лесото, Малави, Мали, Монголия, Намибия, Непал, Нигер, Нигерия, Пакистан, Парагвай, Руанда, Таиланд, Того, Уганда, Узбекистан, Эритрея и Эфиопия.

3/ Полный текст ответа содержится в документе UNCTAD/LDC/Misc.30.

4/ Полный текст ответа содержится в документе UNCTAD/LDC/Misc.34.

5/ Полный текст ответа содержится в документе UNCTAD/LDC/Misc.28.

6/ Полный текст ответа содержится в документе UNCTAD/LDC/Misc.27.

7/ Полный текст ответа содержится в документе UNCTAD/LDC/Misc.35.

8/ Полный текст ответа содержится в документе UNCTAD/LDC/Misc.31.

A/50/341

Russian

Page 18

9/ Полный текст ответа содержится в документе UNCTAD/LDC/Misc.33.
