



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/B/LDC/AC.1/6
4 July 1995

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Второе Совещание 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
Нью-Йорк, 19 июня 1995 года

ГЛОБАЛЬНЫЕ РАМКИ ДЛЯ СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК
МЕЖДУ РАЗВИВАЮЩИМИСЯ СТРАНАМИ, НЕ ИМЕЮЩИМИ ВЫХОДА К МОРЮ,
И РАЗВИВАЮЩИМИСЯ СТРАНАМИ ТРАНЗИТА И ДОНОРАМИ

СОДЕРЖАНИЕ

<u>Глава</u>	<u>Пункты</u>
Введение	1
I. Основополагающие проблемы в области политики, касающиеся транзитных перевозок	2 - 10
II. Секторальные проблемы	11 - 29
А. Железные дороги	11 - 14
В. Автомобильные дороги	15 - 18
С. Портовые сооружения и услуги	19 - 20
D. Внутренние водные пути	21
E. Воздушные грузовые перевозки	22
F. Связь	23
G. Роль внешней помощи	24 - 28
H. Механизмы осуществления и контроля за выполнением	29

Введение

1. В течение вот уже многих лет особые потребности и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита являются предметом обсуждения на различных международных форумах. Несмотря на некоторые инициативы, предпринятые этими странами как на национальном, так и на международном уровнях и международным сообществом для преодоления таких проблем, задачи, с которыми эти страны по-прежнему сталкиваются, продолжают оставаться трудноразрешимыми. Именно в связи с этим Генеральная Ассамблея на протяжении последних четырех лет выступает в поддержку новаторского подхода, направленного на то, чтобы развивать более эффективные механизмы сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и соседними с ними странами транзита и содействовать более активной вспомогательной роли доноров. Проведенное под эгидой Организации Объединенных Наций в мае 1993 года первое Совещание 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, предоставило уникальную возможность с точки зрения содействия развитию этих механизмов, закладывающих основу для создания эффективных и самостоятельных систем транзитных перевозок. На Совещании был также рассмотрен вопрос о роли международного сообщества в оказании поддержки таким усилиям. Замечания и рекомендации, высказанные в ходе Симпозиума для представителей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, который был проведен в Нью-Йорке 14-16 июня 1995 года в соответствии с резолюцией 48/169 Генеральной Ассамблеи, в полной мере отражают конкретные нужды и потребности различных регионов и субрегионов, где находятся развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита. Эти замечания и рекомендации были обсуждены и одобрены 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 и развития. Они представляют собой изложенные ниже базовые элементы новой глобальной повестки дня для трехстороннего сотрудничества в области транзитных перевозок.

I. Основопологающие проблемы в области политики, касающиеся транзитных перевозок

2. Как не имеющие выхода к морю страны, так и страны транзита часто прибегают к политике государственного вмешательства, стремясь к достижению неэкономических целей, таких, как быстрое создание рабочих мест в секторе автомобильных перевозок или применение протекционистских мер в секторе железнодорожных перевозок. В долгосрочной перспективе важно учитывать коммерческую рентабельность сектора транзитных перевозок, качество предоставляемых услуг и их стоимость для потребителей. **В этой связи рекомендуется:**

- чтобы правительства оказывали поддержку созданию ориентированных на рынок коммерческих условий путем либерализации торговли транзитными услугами и

создания конкурентного рынка, в условиях которого основным стимулом для поставщиков таких услуг является прибыль.

3. В своих усилиях по повышению безопасности транзитных перевозок, на которой могут отрицательно сказываться сбои в функционировании основных транзитных коридоров, страны, не имеющие выхода к морю, стремятся создавать альтернативные маршруты. Такая политика также открывает возможности для коммерциализации транзитных перевозок путем стимулирования конкуренции между портами и транзитными коридорами. Однако в этой связи постоянно возникают две проблемы скрытого характера. Для развития альтернативных маршрутов может потребоваться значительное вмешательство со стороны правительства на рынке перевозок, с тем чтобы побудить импортеров и экспортеров отказаться от использования традиционных маршрутов. Такое вмешательство связано с отрицательными финансовыми последствиями, которые могут оказаться неблагоприятными для пользователей транзитных услуг. Более того, неизбежно проявится столкновение интересов, поскольку прибрежные государства заинтересованы в том, чтобы обеспечить эффективность и рентабельность инвестиций в транзитно-транспортную инфраструктуру и не допустить возникновения избыточной провозной способности. **В этой связи рекомендуется:**

- урегулировать, при необходимости, эти вопросы в рамках двусторонних и субрегиональных соглашений о сотрудничестве, с тем чтобы обеспечить транспарентность взаимных выгод, которые связаны с созданием, управлением и эксплуатацией транзитной системы, гарантирующей прибрежным государствам надежность транзитных перевозок, которые зачастую являются важным источником поступлений иностранной валюты, а также доступ в будущем к транзитным коридорам для не имеющих выхода к морю государств, что представляет собой важный фактор их безопасности;
- использовать в качестве основы для развития транзитных маршрутов всесторонний анализ затрат и выгод и избегать создания чрезмерно большого количества дорогостоящих альтернативных маршрутов, которое, исходя из такого анализа, не может быть оправдано.

4. Не имеющие выхода к морю страны и страны транзита предприняли ряд инициатив по координации транзитных перевозок в рамках официальных двусторонних и субрегиональных соглашений о транзите и специальных консультативных механизмов. Однако осуществление этих соглашений по вопросам координации в целом по-прежнему является неадекватным ввиду отсутствия эффективных механизмов контроля и обеспечения соблюдения. **В этой связи рекомендуется:**

- укреплять на стратегическом и оперативном уровнях существующие институциональные механизмы в области контроля и содействия осуществлению соглашений и договоренностей, а в тех случаях, когда их не существует, безотлагательно приступить к их созданию и всячески стимулировать участие в них таких учреждений, как советы грузоотправителей и комитеты по содействию торговле, в состав которых входят представители частного сектора.

5. На протяжении вот уже длительного времени международные соглашения используются в качестве действенного инструмента в усилиях по созданию эффективной и надежной системы транзитных перевозок. Однако ряд развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита не присоединились к этим соглашениям частично из-за недостаточной информации о преимуществах, которые несут с собой такие соглашения, а также из-за отсутствия необходимых институциональных механизмов для принятия и осуществления мер, связанных с процессом ратификации. **В этой связи рекомендуется:**

- развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита рассмотреть возможность дальнейшей активизации усилий с целью присоединения к этим конвенциям, а донорам и международным организациям, включая ЮНКТАД, оказать этим странам, при необходимости, требуемое техническое содействие.

6. Сбалансированное и рациональное использование железных и автомобильных перевозок, без сомнения, имеет явные преимущества. **В этой связи рекомендуется:**

- разработать такую политику, которая содействовала бы добросовестной конкуренции обоих видов транспорта на коммерческой основе в области транзитных перевозок.

7. Высокие издержки, которые не имеющие выхода к морю страны вынуждены нести в связи с транзитными перевозками, из-за дальности перевозок, трудностей процедурного характера, слабо развитой инфраструктуры транзитных перевозок и связи, задержек, расходов на хранение и высоких транзитных тарифов, являются проблемой, которая будет и в дальнейшем вызывать крайнюю обеспокоенность у этих стран. Между тем такие издержки можно сократить не только путем решения проблем, связанных непосредственно с транзитными перевозками, но также и путем принятия целенаправленных мер по уменьшению зависимости от иностранных рынков. **В этой связи рекомендуется:**

- чтобы не имеющие выхода к морю страны рассмотрели возможность принятия в соответствующей ситуации мер по изменению структур своего производства и торговли путем осуществления проектов, направленных на реализацию программ замещения импорта и расширение региональной и субрегиональной торговли;
- чтобы не имеющие выхода к морю страны и соседние с ними страны транзита использовали свой потенциал в области развития в таких сферах, как туризм, промышленность, энергетика и сельское хозяйство, путем создания совместных предприятий и содействовали также снижению транзитных тарифов.

8. По-прежнему ощущается острая нехватка квалифицированной рабочей силы в секторе транзитных перевозок, что серьезно сказывается на их эффективности. **В этой связи рекомендуется:**

- предпринимать целенаправленные усилия по содействию осуществлению комплексных программ в области подготовки кадров, охватывающих все уровни, начиная от высшего руководства до операторов низового уровня как в государственном, так и в частном секторах, и включать в такие учебные программы подготовку инструкторов, предоставление учебных материалов и нахождение партнеров на местах в тех случаях, когда в реализации этих программ участвуют иностранные специалисты;
- предпринимать усилия по совершенствованию институциональных механизмов в секторе транзитных перевозок.

9. Ухудшение состояния окружающей среды по-прежнему является одной из серьезных глобальных проблем, однако развивающиеся страны имеют меньше всего возможностей для ее эффективного решения. Расширение и эксплуатация транзитно-транспортной инфраструктуры во многих случаях являются причиной ущерба, наносимого окружающей среде. **В этой связи рекомендуется:**

- осуществлять согласование мер, предпринимаемых совместно не имеющими выхода к морю странами и странами транзита, с тем чтобы обеспечить соблюдение соответствующих экологических норм;
- содействовать укреплению и развитию транспортных секторов на основе принципов экологически безопасного управления системами организации движения и транспортными системами и эффективных конструктивных решений, соответствующих согласованным экологическим нормам.

10. Развитие транзитно-транспортной инфраструктуры и ее надлежащее техническое обслуживание по-прежнему является серьезной проблемой для стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита, а также для учреждений-доноров, оказывающих соответствующую поддержку. **В этой связи рекомендуется:**

- правительствам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, а также их партнерам по развитию и частному сектору уделять первостепенное внимание разработке и эффективному осуществлению программ технического обслуживания транзитно-транспортной инфраструктуры, включая мобилизацию необходимых для этого ресурсов.

II. Секторальные проблемы

A. Железные дороги

11. Железные дороги играют важную роль в системах транзитных коридоров, связывающих морские порты с большинством стран, не имеющих выхода к морю. Однако проблемы в области политики и проблемы оперативного характера снижают их эффективность и рентабельность, а также качество услуг, оказываемых потребителям. В случае отсутствия

достаточно эффективных нормативных положений, поощряющих развитие железнодорожных перевозок, наблюдается постепенный переход к использованию автомобильных транзитных перевозок.

i) Вопросы политики

12. Нормативные условия, в которых осуществляет свою деятельность администрация железных дорог, в целом не содействуют применению рыночных принципов управления. Среди основных элементов, характеризующих различные модели управления железнодорожными перевозками и отрицательно сказывающихся на эффективности этих перевозок, можно отметить следующие: применение правил, регулирующих деятельность государственных предприятий, что ограничивает возможности руководства железных дорог эффективно и своевременно реагировать на потребности потребителей; применение необоснованных протекционистских мер, обеспечивающих защиту железнодорожного транспорта от конкуренции со стороны других видов транспорта; финансирование некоммерческих операций правительствами некоторых стран; ограниченная самостоятельность железных дорог в процессе принятия планов, утверждения ассигнований и осуществления регулярного контроля за эффективностью работы; плохая координация управления железнодорожными перевозками на субрегиональном уровне; и отсутствие достаточного внимания к экологическому воздействию, оказываемому железнодорожным транспортом. **В этой связи рекомендуется:**

- правительствам рассмотреть возможность предоставления большей оперативной самостоятельности руководству железных дорог путем осуществления соответствующих планов структурной перестройки;
- в вопросах организации железнодорожных перевозок учитывать также коммерческие критерии, а также способствовать развитию конкуренции с другими видами транспорта и усиливать их взаимодополняющие функции. Необходимо поощрять, где это целесообразно, приватизацию некоторых видов услуг на железнодорожном транспорте;
- правительствам в тех случаях, когда железные дороги функционируют на коммерческой основе, но одновременно выполняют определенные функции государственной службы, обеспечивать покрытие возникающих в этой связи расходов;
- создать институциональные механизмы для обеспечения контроля за безопасностью, загрязнением и экологическими последствиями перевозок грузов по железным дорогам, в особенности опасных грузов.

ii) Инфраструктура железнодорожных транзитных перевозок

13. Во всех регионах и субрегионах начато осуществление важных проектов и программ по восстановлению и развитию железнодорожной инфраструктуры, включая основные транзитные коридоры. В качестве наиболее наглядных примеров можно привести следующие: проект "Коридор Освободителей" в Латинской Америке, осуществляемый Боливией, Перу, Бразилией, Парагваем, Уругваем, Аргентиной и Чили и призванный содействовать созданию единой трансконтинентальной сети грузовых перевозок; программа КТСЮА в южной части Африки по восстановлению железнодорожных транзитных коридоров, ведущих к портам в Мозамбике, Анголе, Объединенной Республике Танзании и Намибии; план перевода всех существующих в Индии железнодорожных путей с метровой колеи на широкую колею, результатами осуществления которого воспользуется также и Непал; программы по восстановлению инфраструктуры вдоль железнодорожных транзитных коридоров, связывающих не имеющие выхода к морю африканские страны в восточном/центральном и западном/центральном субрегионах с портами соответственно Индийского и Атлантического океанов; проект Мешхед-Серахс в Исламской Республике Иран по организации перевозок между среднеазиатскими республиками и портами Персидского залива; проект по созданию европейско-азиатского трансконтинентального железнодорожного коридора, связывающего Китай и Западную Европу и проходящего через страны – члены Организации экономического сотрудничества; железнодорожные пути, связывающие Среднеазиатский регион с Пакистаном через Афганистан. Особую обеспокоенность по-прежнему вызывают проблемы нехватки оборудования, включая локомотивы и вагоны, и отсутствие надлежащих эксплуатационно-ремонтных норм. **В этой связи рекомендуется:**

- принять меры по мобилизации дополнительных ресурсов для удовлетворения нынешних и будущих потребностей в оборудовании и техническом обслуживании;
- чтобы правительства создали более эффективные механизмы для осуществления двусторонних и субрегиональных соглашений между железными дорогами в таких ключевых областях, как процедуры расчетов за арендуемое оборудование и предоставляемые в обмен услуги; условия использования и возврата вагонов; техническое обслуживание вагонов; стандартизация железнодорожного оборудования, методы решения проблем, связанных с повреждением вагонов и их ремонтом; и процедуры проведения консультаций и арбитража;
- наладить, где это необходимо, железнодорожное сообщение на субрегиональном уровне, а также осуществить программы по восстановлению железных дорог параллельно с внедрением технологических достижений и новшеств.

iii) Оперативно-технические проблемы

14. Бесперебойным перевозкам транзитных грузов по железным дорогам по-прежнему препятствует наличие ряда оперативно-технических проблем, которые должны быть решены также в рамках двусторонних и субрегиональных соглашений и консультаций. **В этой связи рекомендуется:**

- осуществлять дальнейшее улучшение трансграничного движения поездов путем упрощения и унификации процедур, касающихся также документации и согласования часов работы;
- обеспечить выделение надлежащего оборудования, людских ресурсов и средств для проведения досмотров на железных дорогах и создать стандартные системы досмотра на границах;
- чтобы правительства осуществили необходимые меры для присоединения к соответствующим международным конвенциям, касающимся железнодорожного транспорта, например к Международной конвенции о грузовых перевозках по железным дорогам (МГК), в которой содержатся международно признанные нормы, гарантирующие эффективные и безопасные условия для международных железнодорожных перевозок;
- создать эффективные системы слежения за движением грузов по транзитным коридорам;
- расширять и осуществлять программы подготовки кадров как на национальном, так и на субрегиональном уровнях и содействовать осуществлению программ обмена кадрами между железными дорогами;
- осуществить внедрение упрощенной системы рассмотрения претензий и выплаты компенсации, отвечающей потребностям пользователей в тех случаях, когда действующие процедуры являются весьма обременительными.

В. Автомобильные дороги

15. Хотя автомобильные перевозки, видимо, не являются самым экономичным способом транспортировки грузов по протяженным транзитным коридорам, которые связывают не имеющие выхода к морю страны с морскими портами, наблюдается усиливающаяся тенденция к вытеснению железнодорожного транспорта автомобильным, поскольку последний может предложить более высокое качество обслуживания с точки зрения скорости и безопасности перевозок. Однако есть препятствия, сдерживающие развитие этой тенденции, включая, в частности, наличие трудностей как политического, так и оперативно-технического характера, которые должны быть преодолены самым решительным образом, с тем чтобы автомобильный транспорт мог сохранить свои конкурентные преимущества по сравнению с другими видами транспорта, обслуживающими транзитные перевозки.

i) Вопросы политики

16. Среди основных вопросов в области политики следует отметить вопросы, касающиеся законодательства, регулирующего автодорожные перевозки, сборов за транзитные перевозки, механизмов финансирования автодорог, управления автомобильными транзитными перевозками и координации автомобильных перевозок. В целях устранения существующих недостатков в этих областях **рекомендуется**:

- принять на двустороннем и субрегиональном уровнях общие стандарты и нормы сертификации в таких областях, как безопасность дорог, испытание автотранспортных средств и проведение экзаменов на право вождения автомобиля, выдача разрешений на пользование дорогами, выдача водительских прав и установление стандартов в отношении автотранспортных средств;
- правительствам принять целенаправленную политику либерализации транзитных услуг на автомобильном транспорте путем содействия конкуренции в секторе автодорожных транзитных перевозок;
- правительствам предпринять усилия по согласованию ставок транзитных сборов на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях и внедрить эффективные механизмы по обеспечению их применения;
- серьезно проработать вопрос о создании упрощенной системы расчетов в связи с взиманием транзитных сборов, с тем чтобы упростить платежные процедуры в международных автомобильных перевозках;
- правительствам предоставлять, где это возможно, советам автодорожного транспорта бóльшую самостоятельность в реализации корпоративных решений;
- содействовать участию также организаций частного сектора в разработке политики, касающейся автодорожных транзитных перевозок;
- решить проблемы, касающиеся потенциальных экономических рисков, связанных с автодорожным транспортом, путем разработки руководящих принципов в области борьбы с загрязнением и перевозки опасных грузов по автомобильным дорогам.

ii) Инфраструктура автомобильных транзитных перевозок

17. Объем инвестиций, направленных на расширение инфраструктуры автодорожных транзитных перевозок, возрастает. Вместе с тем с учетом объема требуемых инвестиций необходимо выделение дополнительных значительных ресурсов из всех источников на осуществление проектов по развитию дорожной сети, прежде всего при содействии партнеров по развитию развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Основной проблемой, особенно в отношении международных магистральных дорог, является плохое техническое обслуживание. Эта проблема тесно связана с получившей угрожающие масштабы практикой перегрузки автотранспортных средств. На национальном и субрегиональном уровнях были приняты меры по установлению предельной нагрузки на ось и согласованию правил, определяющих нагрузку на ось, однако эти усилия не дали сколь-либо значительных результатов ввиду плохой координации механизмов по обеспечению соблюдения рекомендованных единых правил, регулирующих нагрузку на ось, включая использование платформенных весов. **В этой связи рекомендуется:**

- существенно увеличить объем инвестиций из всех источников в целях развития инфраструктуры автодорожных транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита;
- принять на двустороннем и субрегиональном уровнях эффективные согласованные правила, регулирующие нагрузку на ось, и процедуры по обслуживанию автомобильных дорог;
- укрепить существующие органы по контролю за выполнением согласованных правил и процедур и согласовать и обеспечить применение санкций за их несоблюдение;
- использовать автодорожные транзитные сборы исключительно для технического обслуживания и улучшения состояния магистральных дорог, с тем чтобы сократить до минимума расходы, связанные с эксплуатацией транспортных средств.

iii) Оперативно-технические проблемы

18. На эффективности автодорожных транзитных перевозок во многих не имеющих выхода к морю странах и странах транзита продолжает сказываться ряд проблем, не связанных с физической инфраструктурой, и других оперативно-технических трудностей, которые необходимо устранить путем принятия усилий на национальном, двустороннем и субрегиональном уровнях. **В этой связи рекомендуется:**

- осуществлять более эффективные меры по согласованию и упрощению таможенной документации и процедур, иммиграционных требований, порядка досмотра грузов, часов работы пограничных пунктов и других элементов, которые могут вызвать задержки в перевозке грузов;
- правительствам рассмотреть возможность принятия необходимых мер для присоединения к соответствующим международным конвенциям, касающимся автодорожных транспортных перевозок, таких, как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (МДПГ), в которых содержатся международно признанные нормы, гарантирующие эффективные и безопасные условия для международных автомобильных перевозок, и для их осуществления;
- расширять региональные базы данных по автомобильным транзитным перевозкам, с тем чтобы облегчить управление ими и их оперативное планирование;
- пересмотреть вопрос о системе квот для распределения транзитных грузов между национальными и иностранными перевозчиками, а также практику дифференцирования транзитных сборов с учетом двусторонних и субрегиональных условий в рамках более широкой политики по дерегулированию автомобильных транзитных перевозок;
- принять общую комплексную систему страхования ответственности перед третьими лицами на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;

- расширять и осуществлять национальные и региональные программы подготовки кадров и обеспечивать соответствие учебных материалов международной практике и правилам, касающимся автодорожных транзитных перевозок.

C. Портовые сооружения и услуги

i) Вопросы политики

19. Несмотря на достижение определенного прогресса, сохраняющаяся неэффективность портового хозяйства сказывается как на странах, не имеющих выхода к морю, так и на соседних с ними прибрежных странах. Это отчасти объясняется неадекватностью политики, проводимой правительствами стран в отношении портов. **В этой связи рекомендуется:**

- правительствам искать новые и совместные решения, способствующие улучшению портовых сооружений и качества обслуживания развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;
- правительствам поощрять применение методов управления, имеющих более ярко выраженный коммерческий характер, и в тех случаях, когда правительствам требуется осуществить некоторые операции в портах по заниженным ставкам, оплачивать такие услуги;
- рассмотреть возможность принятия мер по предоставлению администрации портов большей самостоятельности в осуществлении реформ;
- серьезно проработать вопрос о приватизации определенных секторов портового хозяйства;
- правительствам рассмотреть вопрос о предоставлении портовым властям возможности оставлять у себя часть получаемой ими иностранной валюты для удовлетворения некоторых потребностей в оборудовании;
- правительствам рассмотреть возможность принятия необходимых административных мер в целях присоединения к соответствующим международным конвенциям, касающимся безопасности портов и борьбы с загрязнением, а также портовых сооружений и обслуживания транзитных грузов, и их осуществления;
- правительствам содействовать расширению сотрудничества и координации между государственными и частными учреждениями, занимающимися транзитными грузами в портах (таможенная администрация, службы охраны, портовые власти, коммерческие банки, таможенные и транспортно-экспедиторские агенты, страховые компании и т.д.);
- поощрять портовые власти к активному поиску коммерческих возможностей;

- прибрежным странам рассмотреть возможность предоставления не имеющим выхода к морю странам площадей для хранения и обработки транзитных грузов;
- по возможности поощрять страны транзита к созданию необходимых механизмов для осуществления прямой доставки транзитных грузов.

ii) Оперативно-технические проблемы

20. Несмотря на достигнутый прогресс, наиболее узким местом в транзитной системе остаются морские порты в силу целого ряда недостатков в развитии физической инфраструктуры и эксплуатационно-технических ограничений. Они, в частности, связаны с низким качеством погрузочно-разгрузочного оборудования и складских сооружений для транзитных грузов, что может быть одной из причин утраты, повреждения и порчи грузов, а также с более высокими сборами за пользование таким оборудованием и сооружениями, обременительными процедурами таможенной очистки и высвобождения грузов и нехваткой квалифицированной рабочей силы. **В этой связи рекомендуется:**

- установить конкурентоспособные ставки сборов за хранение грузов с учетом рыночных условий;
- в том случае, когда складские площади предоставляются за пределами портовой зоны, их местонахождение должно быть приемлемым для потребителей с коммерческой точки зрения;
- содействовать дальнейшему упрощению и согласованию документации и процедур для высвобождения транзитных грузов;
- в ходе совместных консультаций между не имеющими выхода к морю странами и странами транзита рассмотреть вопросы, касающиеся размера таможенного залога для транзитных грузов, проверки контейнеров и представительства операторов из не имеющих выхода к морю стран в портах, с тем чтобы пользователи транзитных услуг не несли необоснованно высоких финансовых затрат и была обеспечена безопасность их товаров;
- чтобы банковские и страховые учреждения предприняли дополнительные усилия по разработке механизмов страхования транзитных грузов по схеме склад-склад;
- активно содействовать созданию "сухих" портов в не имеющих выхода к морю странах, с тем чтобы гарантировать быструю и рентабельную доставку грузов;
- чтобы портовые власти совместно с донорами согласовали вопросы, связанные с сокращением существующего разнообразия портового оборудования, с тем чтобы упростить его обслуживание и снизить стоимость запасных частей;
- расширять и осуществлять учебные программы для портовых рабочих, с тем чтобы они могли применять новые технологии и процедуры;

- содействовать укреплению компаний, занимающихся транспортно-экспедиторским обслуживанием и таможенной очисткой, и в частности мелких и средних агентств, путем осуществления комплексных учебных программ.

D. Внутренние водные пути

21. По внутренним водным путям осуществляются транзитные перевозки ряда внешнеторговых грузов не имеющих выхода к морю стран, таких, как Боливия, Бурунди, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Малави, Мали, Нигер, Парагвай, Уганда и Центральноафриканская Республика. Ключевыми проблемами, мешающими повышению эффективности транзитных перевозок на таких водных путях, являются слаборазвитая инфраструктура (грузоподъемность судов, навигационные средства, радиосвязь и т.д.), отсутствие необходимых правовых рамок для регулирования перевозок по рекам/озерам, неэффективность мер по предотвращению загрязнения и обеспечению безопасности и трудности оперативного характера, касающиеся взаимодействия с другими видами транспорта, участвующими в транзитных перевозках. **В этой связи рекомендуется:**

- предпринимать дополнительные усилия по восстановлению и расширению инфраструктуры на озерах/реках на всем протяжении транзитных коридоров, связывающих не имеющие выхода к морю страны с морскими портами;
- чтобы правительства создали правовые рамки, закладывающие основу для сотрудничества на субрегиональном уровне и обеспечивающие эффективные транзитные перевозки по рекам/озерам, включая меры в области контроля в целях обеспечения безопасности судоходства и борьбы с загрязнением;
- установить эффективные механизмы взаимодействия с сетями внутреннего транспорта;
- изучать возможности развития, где это возможно, новых водных путей.

E. Воздушные грузовые перевозки

22. Воздушные грузовые перевозки по-прежнему являются одной из важных альтернатив наземным перевозкам, особенно в случае импорта дорогостоящих промышленных товаров и экспорта скоропортящихся товаров (цветов, фруктов, овощей, мяса и т.п.) и дорогостоящих продовольственных товаров. Тем не менее продолжают сохраняться ограничения, связанные с существующей инфраструктурой, и проблемы оперативного характера, которые сдерживают расширение воздушных перевозок в большинстве не имеющих выхода к морю стран. **В этой связи рекомендуется:**

- расширять существующую физическую инфраструктуру (воздушные суда, мощности по обработке и хранению грузов в аэропортах);

- правительствам и авиакомпаниям сотрудничать в создании надлежащих систем накопления и распределения грузов в основных аэропортах в не имеющих выхода к морю странах;
- правительствам либерализовать свою политику, касающуюся предоставления коммерческих прав на перевозку грузов регулярными рейсами и снять любые ограничения на перевозку грузов чартерными рейсами; принятие таких мер позволило бы более эффективно использовать существующие провозные мощности;
- предпринимать постоянные усилия по определению и использованию возможностей для стимулирования развития перевозок путем снижения тарифов в отношении отдельных товаров, секторов, маршрутов или периодов времени; использование таких скидок могло бы быть направлено на развитие новых видов перевозок и, в частности, на устранение существующих перекосов в грузопотоках;
- содействовать дальнейшему объединению усилий на региональном, субрегиональном и двустороннем уровнях при организации воздушных перевозок, с тем чтобы добиваться экономии за счет масштаба деятельности;
- расширять и осуществлять программы в области подготовки кадров на национальном и субрегиональном уровнях.

Ф. Связь

23. Удаленность не имеющих выхода к морю развивающихся стран от морских портов и зарубежных рынков в совокупности с отсутствием надлежащей связи с различными портами и коммерческими центрами в этих странах и между портами и зарубежными рынками продолжает оставаться одним из основных препятствий, мешающих быстрой доставке транзитных грузов. Это зачастую приводит к большим задержкам в доставке грузов в порты и из портов в связи с отсутствием точной информации о сроках прибытия и отправления грузов. Расходы, вызванные такими задержками, могут быть весьма значительными. **В этой связи рекомендуется:**

- расширить телекоммуникационные сети, в том числе посредством либерализации, поощрять участие частного сектора и улучшить управление такими сетями.

Г. Роль внешней помощи

24. Следует принять соответствующие конкретные меры на национальном, двустороннем, субрегиональном, региональном и международном уровнях для решения особых проблем и удовлетворения потребностей не имеющих выхода к морю развивающихся стран в области развития. С этой целью необходимо активизировать международную поддержку посредством технического сотрудничества с развитыми странами и многосторонними учреждениями,

занимающимися вопросами финансирования и развития, и финансовой помощи с их стороны, с тем чтобы расширить возможности не имеющих выхода к морю развивающихся стран для эффективного участия в характеризующейся быстрой глобализацией мировой экономике, включая глобальные процессы в области торговли, инвестиций и передачи технологии.

25. Финансовые последствия, связанные с созданием и обслуживанием эффективной системы транзитных перевозок, во многих случаях достигают таких масштабов, что не имеющие выхода к морю страны и страны транзита не могут самостоятельно решить эту колоссальную задачу. Многие не имеющие выхода к морю развивающиеся страны относятся к числу наиболее бедных стран и сталкиваются со всеми наиболее острыми проблемами, характерными для наименее развитых стран. Следует учитывать, что совершенствование методов работы и обслуживания существующих объектов, а также новые инвестиции в организацию транзитных перевозок при необходимой внешней поддержке в значительной степени должны осуществляться в странах транзита в целях улучшения транзитных перевозок для не имеющих выхода к морю стран. Поскольку большинство стран транзита сами относятся к развивающимся странам, имеющим ограниченные ресурсы, предполагается, что партнеры по развитию не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита должны играть важную роль в содействии осуществлению программ развития транзитных перевозок. В связи с этим в рамках международной поддержки и помощи необходимо в полной мере учитывать особую уязвимость и потребности в области развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита. **В этой связи рекомендуется:**

- рассмотреть возможность существенного увеличения объема финансовой и технической помощи из всех источников и существующих механизмов, включая частный сектор;
- предоставлять внешнюю финансовую помощь в виде субсидий и/или на наиболее льготных условиях;
- применять гибкий подход к разработке критериев и процедур, используемых для оценки целесообразности осуществления проектов и программ по созданию транзитно-транспортной инфраструктуры, а также для выделения на них средств, с тем чтобы учитывать конкретные слабые места в экономике и институциональной структуре этих стран;
- серьезно рассмотреть другие способы оказания помощи, как, например, покрытие местных и регулярных расходов и предоставление необусловленной помощи;
- поощрять прямые иностранные инвестиции в секторе транспорта и связи;

- поддерживать усилия не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита, направленные на применение принципов экологически безопасного управления системами организации движения и транспортными системами и эффективных конструктивных решений, посредством оказания финансовой помощи и передачи экологически безопасной технологии в соответствии с главами 33 и 34 Повестки дня на XXI век;
- рассмотреть возможность расширения финансовой помощи:
 - для обслуживания и эксплуатации существующей транзитно-транспортной инфраструктуры наземного транспорта (автодороги, железные дороги, внутренние водные пути, порты и пограничные пункты) и инфраструктуры воздушного транспорта, когда это экономически целесообразно;
 - для новых инвестиций, направленных на создание недостающих звеньев в сети транзитных перевозок, совершенствование инфраструктуры воздушного транспорта и прокладку железных дорог в не имеющих выхода к морю развивающиеся страны;
 - для разработки экономически оправданных альтернативных маршрутов;
 - для разработки проектов создания "сухих" портов в не имеющих выхода к морю развивающихся странах с целью снижения стоимости транзитных перевозок;
 - для осуществления проектов, предусматривающих установку платформенных весов на пограничных пунктах;
 - для приобретения оборудования, необходимого для организации транзитных перевозок (автотранспортных средств, подвижного состава, запасных частей, перевалочного оборудования, грузового оборудования в портах, таможенного оборудования и т.д.);
 - для осуществления совместных проектов в области торговли и производства в целях содействия развитию субрегиональной и региональной торговли;
 - для восстановления транспортной инфраструктуры стран, пострадавших от войны, внутренних конфликтов, стихийных бедствий и антропогенных катастроф.

26. Один из основных факторов, влияющих на внешнюю торговлю не имеющих выхода к морю развивающихся стран, связан с высокими дополнительными расходами на транзитные перевозки, которые несут эти страны, в результате чего их экспорт становится менее конкурентоспособным, а импорт – более дорогим. **В этой связи рекомендуется:**

- в рамках осуществляемых программ по облегчению доступа на рынки рассмотреть возможность уделения особого внимания товарам, представляющим интерес с точки зрения экспорта для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, включая, в частности, схемы ВСП для НРС, и изучения путей и средств оказания этим странам поддержки в усилиях по снижению издержек, связанных с импортом.

27. ЮНКТАД, региональным экономическим комиссиям и соответствующим учреждениям, предоставляющим техническую помощь, необходимо продолжать расширять свои программы в целях оказания поддержки не имеющим выхода к морю странам и странам транзита в их усилиях по совершенствованию систем транзитных перевозок, а их партнерам по развитию следует рассмотреть возможность оказания в этом отношении необходимой финансовой помощи. **В этой связи им рекомендуется** оказывать помощь по просьбе соответствующих правительств:

- в содействии осуществлению двусторонних и субрегиональных договоров о транзитных перевозках и рабочих договоренностей, касающихся следующих вопросов: системы управления, объединяющие несколько железных дорог; транзитная документация; дорожные строительные стандарты и процедуры, связанные с техническим обслуживанием; согласование ставок сборов с пользователей дорог и правил, касающихся нагрузки на ось; стандартизация правил, регулирующих автодорожные транзитные перевозки; воздушные грузовые перевозки; международные конвенции, касающиеся транзита; системы таможенных гарантий в транзитных перевозках; проверка контейнеров; и упрощение систем страхования в транзитных перевозках;
- в принятии ориентированной на рынок политики в области транзитных перевозок;
- в развитии обмена опытом, связанным с разработкой систем транзитных перевозок и управлением ими в различных регионах;
- в соблюдении международно признанных природоохранных норм в секторе транзитных перевозок;
- в принятии и осуществлении, где это необходимо, программ приватизации в транспортном секторе;
- в проведении необходимых технических исследований в целях оказания правительствам помощи при принятии ими решений в области политики;
- в оказании поддержки учебным программам в следующих областях:
 - заключение транзитных соглашений;
 - таможенная документация и транзитные процедуры;

- транспортно-экспедиторское обслуживание и таможенная очистка транзитных грузов;
 - безопасность на автомобильном транспорте;
 - охрана окружающей среды в секторе транзитных перевозок;
 - воздушные грузовые перевозки;
 - перевозки по рекам/озерам;
 - страхование в транзитных перевозках;
 - обработка и хранение транзитных грузов;
 - развитие "сухих" портов и управление ими; и
 - расширение региональных баз данных по автомобильным перевозкам;
- в оказании помощи правительствам в определении последствий присоединения к соответствующим международным конвенциям.

28. **Кроме того, рекомендуется:**

- чтобы ПРООН и другие многосторонние финансовые учреждения, а также партнеры по развитию не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита рассмотрели возможность предоставления ЮНКТАД ресурсов в целях активизации технической помощи, оказываемой в осуществлении региональных и субрегиональных проектов в области транзитных перевозок в Африке и Азии.

Н. Механизмы осуществления и контроля за выполнением

29. В целях содействия осуществлению и контролю за выполнением Глобальных рамок, принятых 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 и развития, **рекомендуется**, чтобы ЮНКТАД в тесном сотрудничестве с региональными экономическими комиссиями координировала соответствующим образом все необходимые действия в этой связи.

Рекомендуется также:

- организовывать, по просьбе соответствующих стран, специальные консультативные группы для каждого субрегиона, которые будут определять приоритетные области деятельности на национальном и субрегиональном уровнях, разрабатывать программы действий и графики их выполнения и содействовать осуществлению уже согласованных мер;

- организовывать такие консультативные группы при содействии ЮНКТАД и в тесном взаимодействии с соответствующими странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита, странами- и учреждениями-донорами, региональными экономическими комиссиями и соответствующими субрегиональными учреждениями;
- провести обзор результатов этих консультаций, которые должны быть организованы в 1996 и 1997 годах, а также оценку прогресса в осуществлении Глобальных рамок на третьем Совещании 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, проведение которого следует запланировать на 1997 год с целью изучения возможности выработки конкретных мер, ориентированных на практические действия;
- ПРООН и другим многосторонним и двусторонним учреждениям-донорам рассмотреть возможность предоставления ресурсов, необходимых для создания вышеупомянутых консультативных групп;
- не имеющим выхода к морю странам и странам транзита укреплять свои существующие институциональные механизмы для обеспечения контроля за соблюдением нормативных положений и практики в области транзитных перевозок и оказывать этим механизмам необходимую всестороннюю политическую поддержку.
