



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ  
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ  
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.  
GENERAL

TD/B/42(1)11  
TD/B/LDC/AC.1/7  
2 August 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

Доклад о работе 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,

состоявшегося в Центральных учреждениях Организации Объединенных  
Наций, Нью-Йорк, с 19 по 22 июня 1995 года

## СОДЕРЖАНИЕ

<u>Главы</u>	<u>Пункты</u>
Введение . . . . .	1 - 3
I.    Обзор прогресса в развитии систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита (пункт 3 повестки дня) и Предложения в отношении надлежащих будущих действий (пункт 4 повестки дня) . . . . .	4 - 54
II.   Организационные вопросы . . . . .	55 - 59

## Приложения

I.    Глобальные рамки для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита и сообществом доноров	
II.   Участники	
III.  Перечень документов	

## ВВЕДЕНИЕ

1. В пункте 10 своей резолюции 48/169 Генеральная Ассамблея, в частности, предложила развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и соседним странам транзита при финансовой и технической помощи со стороны доноров и финансовых учреждений еще в большей степени активизировать сотрудничество по развитию инфраструктуры, учреждений и служб в области транзитных перевозок для ускорения транзитной перевозки товаров. В целях дальнейшего поощрения этих усилий, направленных на совершенствование систем транзитных перевозок, в вышеуказанной резолюции содержалась просьба к Генеральному секретарю созвать 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, для проведения обзора прогресса в реализации мер, принимаемых ими в данной связи. Этому совещанию, которое состоялось в Нью-Йорке с 19 по 22 июня 1995 года, предшествовал Симпозиум для представителей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, организованный для рассмотрения конкретных региональных проблем, с которыми эти страны сталкиваются в их усилиях по совершенствованию своих систем транзитных перевозок. Он тоже был проведен в Нью-Йорке 14-16 июня 1995 года во исполнение пункта 12 указанной резолюции. На нем были выработаны предложения относительно разработки глобальных рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита и сообществом доноров, которые были представлены вышеуказанному межправительственному совещанию для дальнейшего рассмотрения.

2. В своем вступительном заявлении Председатель заявил, что результаты Симпозиума для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, состоявшегося 14-16 июня 1995 года, ознаменовали собой динамичный и решительный шаг вперед на пути к созданию глобальных рамок сотрудничества в области транзитных перевозок между странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита. Его участники также рассмотрели вопросы, связанные с необходимостью действий доноров в поддержку программ развития транзитных перевозок. Он отметил, что данное Совещание открывает ценную возможность для обмена мнениями между представителями развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и их партнерами по развитию в отношении существующих проблем транзитных перевозок, с которыми продолжают сталкиваться эти страны, и предложений в отношении совместных будущих действий с учетом результатов Симпозиума.

3. Он высоко оценил весьма активное участие делегаций в работе совещания, которое свидетельствует о позитивной политической воле всех заинтересованных стран улучшить системы транзитных перевозок. В этом отношении страны-доноры поддержали осуществление соответствующих проектов, однако еще предстоит немало сделать, чтобы упрочить эффективное трехстороннее сотрудничество в области транзитных перевозок.

Глава I

ОБЗОР ПРОГРЕССА В РАЗВИТИИ СИСТЕМ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК  
В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ,  
И РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ ТРАНЗИТА

(Пункт 3 повестки дня)

ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ НАДЛЕЖАЩИХ БУДУЩИХ ДЕЙСТВИЙ

(Пункт 4 повестки дня)

4. В связи с рассмотрением указанных пунктов повестки дня в распоряжении участников Совещания находились три основных доклада: "Совершенствование систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита: вопросы для рассмотрения" (UNCTAD/LLDC/SYMP/3); "Субрегиональное и региональное резюме текущего положения в области транзитных перевозок и имеющихся трудностей" (UNCTAD/LLDC/SYMP/4); "Предложения в отношении совершенствования Глобальных рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и сообществом доноров" (UNCTAD/LLDC/SYMP/5).

5. Председатель внес на рассмотрение доклад о работе Симпозиума (см. также пункт 1) и отметил, что в нем освещаются основополагающие вопросы, касающиеся политики в области транзитных перевозок, а также секторальные проблемы, охватывающие все виды транспорта, а именно железнодорожный и автомобильный транспорт, внутренний водный транспорт, связь и воздушные перевозки. В нем также содержится информация о роли мер международной поддержки в секторе транзитных перевозок.

6. В своем вступительном заявлении представитель ЮНКТАД кратко изложил предложения в отношении разработки глобальных рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок, которые были согласованы в ходе Симпозиума. Эти предложения охватывали основополагающие политические и секторальные вопросы, связанные с транзитными перевозками, и роль международного сообщества. Что касается первого аспекта, то предложения относились к развитию физической инфраструктуры транзитных перевозок; либерализации торговли применительно к услугам в области транзитных перевозок; укреплению двусторонних и субрегиональных механизмов сотрудничества; необходимости создания альтернативных маршрутов; формированию организационных механизмов контроля за осуществлением согласованных правил и процедур транзита; необходимости соблюдения положений международных конвенций; поощрению региональной и субрегиональной торговли; совершенствованию деятельности по профессиональной подготовке; и предотвращению деградации окружающей среды. Что касается секторальных вопросов, то он отметил, что участники Симпозиума обратили особое внимание на необходимость поощрять управление всеми видами транспорта с целью обеспечения коммерческой надежности операций по транзитным

перевозкам, приватизацию транзитных перевозок и привлечение частного сектора к разработке политики в области транзитных перевозок.

7. Что касается роли сообщества доноров, то, как он отметил, участники Симпозиума пришли к согласию в отношении ощутимого расширения притока финансовой и технической помощи в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита как на безвозмездной, так и на льготной основе. Он также отметил, что выявленные на Симпозиуме приоритетные сферы оказания финансовой помощи включали в себя поддержку новых инвестиций; развитие альтернативных маршрутов; разработку проектов, связанных с сухими портами; предоставление оборудования для транзитных перевозок; и поддержку проектов в области торговли и производства в целях оказания содействия в расширении субрегиональной и региональной торговли. Далее он подчеркнул, что к развитым странам был также обращен призыв улучшить доступ к их рынкам для товаров, представляющих интерес для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с точки зрения экспорта.

8. Он отметил, что к ЮНКТАД, региональным экономическим комиссиям и соответствующим учреждениям, занимающимся оказанием технической помощи, был также обращен призыв обеспечить дальнейшее расширение реализуемых ими программ технической помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в различных сферах транзитных перевозок. Что касается последующих мер по выполнению рекомендаций Симпозиума, то, как он заявил, участники Симпозиума пришли к согласию в отношении необходимости организации ЮНКТАД в сотрудничестве с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита, странами-донорами, региональными экономическими комиссиями и соответствующими субрегиональными учреждениями консультативных групп по вопросам конкретных транзитных коридоров, чтобы они занимались выявлением приоритетных областей деятельности на национальном и субрегиональном уровне и разработали рамки для осуществления согласованных мер.

9. Представитель Монголии, выступая от имени группы 29 не имеющих выхода к морю развивающихся стран, охарактеризовала ЮНКТАД как единственный орган в системе Организации Объединенных Наций, который осуществляет деятельность в интересах не имеющих выхода к морю стран. Увеличение числа не имеющих выхода к морю стран сопровождалось увеличением числа трудных задач, стоящих перед этими странами. В связи с тем, что отсутствие выхода к морю является серьезным препятствием на пути принятия глобальных мер в области развития не имеющими выхода к морю странами, международному сообществу следует уделять им больше внимания и оказывать более широкую поддержку. В дополнение к двусторонним и субрегиональным механизмам за счет соответствующих международных соглашений можно было бы способствовать созданию эффективной и надежной системы транзитных перевозок. Вместе с тем вызывает сожаление тот факт, что к ряду международных соглашений, касающихся транзитно-транспортных операций, присоединилось недостаточное число стран. Поскольку некоторые из международных конвенций были разработаны с учетом специфики экономических и технических возможностей развивающихся

стран, ее группа считает, что следует рассмотреть вопрос о возможности разработки подобного документа, предусматривающего минимальные требования в отношении гарантий для не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

10. Ее группа считает, что предложения в отношении разработки глобальных рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита, а также сообществом доноров, представляет собой прочную основу для деятельности в будущем. По мере усиления глобализации мировой экономики и торговли связанные с транзитом издержки и риски делают экономическое, социальное и финансовое положение не имеющих выхода к морю развивающихся стран более тяжелым, приводя к снижению стоимостного объема экспорта и увеличивая расходы на импорт, что обуславливает ухудшение их конкурентных позиций на международном рынке, и именно в этой связи ее группа в марте 1995 года обратилась к секретариату ЮНКТАД с просьбой подготовить доклад или исследование о последствиях достигнутых на Уругвайском раунде договоренностей для не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

11. Представитель Франции, выступая от имени Европейского союза, заявил, что, хотя этот Союз проявил интерес к проблемам не имеющих выхода к морю развивающихся стран в Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций, он отчасти сомневается в целесообразности выделения ряда стран в отдельную категорию на основе их географических характеристик. Как показывает опыт отдельных членов Европейского союза, обусловленные географическим положением трудности не являются определяющим фактором с точки зрения недостаточного уровня экономического развития. Для решения связанных с транзитом проблем не имеющих выхода к морю развивающихся стран необходимо, чтобы они поддерживали добрососедские отношения между собой и со странами транзита. Европейский союз рассматривает недостаточную степень развитости отдельных стран как основание для оказания им соответствующей помощи, и в этом отношении наименее развитым странам (НРС) уделяется первоочередное внимание. Поэтому потребностям тех не имеющих выхода к морю стран, которые являются НРС, также уделяется первоочередное внимание.

12. Европейский союз признал трудности не имеющих выхода к морю развивающихся стран, что было отражено в Ломейской конвенции. Он также отметил ценность работы, проделанной ЮНКТАД в сотрудничестве с другими организациями. Он оказал поддержку не имеющим выхода к морю странам в области разработки механизмов транзитных перевозок и будет продолжать оказывать такую поддержку. Он принял к сведению результаты Симпозиума для не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита и учтет их на нынешнем совещании.

13. Представитель Уганды заявил, что Уганда как не имеющая выхода к морю страна зависит в этом отношении от Кении и Объединенной Республики Танзания. Вместе с тем Уганда является также страной транзита для таких не имеющих выхода к морю стран, как Руанда, Бурунди и Заир. После периода нестабильности, длившегося до 1986 года, Уганда добилась прогресса в деле проведения экономической реформы и восстановления физической

инфраструктуры. К числу достижений относятся четырехлетняя программа ремонта основных дорог 1994/95–1997/98 годов и десятилетний план ремонта и строительства шоссежных дорог. Используемые Угандой для выхода к морю дороги, проходящие через Момбасу и Дар-эс-Салам, перегружены и находятся в плохом состоянии. Перевозки по дороге через Момбасу особенно затруднены вследствие необходимости соблюдения обременительных таможенных и административных формальностей, в то время как дорога через Дар-эс-Салам перегружена, и при осуществлении перевозок по ней возникают проблемы с обеспечением телефонной и телеграфной связи. Уганда уделяет первоочередное внимание тесному сотрудничеству с соседними странами транзита.

14. Помимо двусторонних соглашений, Уганда является членом субрегиональных организаций, включая Соглашение о транзите через Северный коридор и КОМЕСА. В рамках двусторонних и субрегиональных соглашений о сотрудничестве Уганда и соседние с ней страны транзита установили важные правовые нормы и стандарты. Для укрепления усилий, прилагаемых на национальном и субрегиональном уровнях, необходима международная поддержка, включая техническую помощь в области развития людских ресурсов и помощь в деле разработки и обеспечения соблюдения экологических норм. В заключение представитель Уганды выдвинул предложение о созыве в ближайшем будущем специальной конференции Организации Объединенных Наций по проблемам не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита с участием сообщества доноров.

15. Представитель Непала заявил, что транзитные процедуры все еще являются сложными и запутанными, а контроль за их соблюдением на оперативном уровне осуществляется слабо. Загруженность портов, большой объем требуемой документации, задержки, медленное передвижение товаров, отсутствие оборудования и железнодорожных вагонов, издержки на перевалку груза и другие косвенные затраты – все это не только приводит к повышению стоимости их импорта и производства, но и подрывает конкурентоспособность их экспорта. Хотя многие оперативные вопросы, связанные с транзитными перевозками, решаются и могут решаться на двусторонней основе, совершенствование физической инфраструктуры и транзитных перевозок требует усиления финансовой поддержки со стороны международного сообщества. ЮНКТАД должна оказать необходимую поддержку разработке и внедрению единой системы условий, процедур и документации. Выработка минимального кодекса поведения в области транзитной торговли и присоединение к нему должны принести пользу как не имеющим выхода к морю странам, так и странам транзита.

16. Он заявил, что недавно была введена в строй стандартная ширококолейная железная дорога, соединившая один из ближайших пограничных пунктов Непала с портом Калькутты, и ожидается, что это поможет упорядочить транспортное движение. Кроме того, Непал сегодня создает внутренний контейнеризированный склад и внедряет систему смешанных транспортных перевозок с целью совершенствования операций по транзитным перевозкам. Внутренний контейнеризированный склад спроектирован таким образом, чтобы его можно было переоборудовать под сухой порт. Важно, чтобы ЮНКТАД вела документальный учет всех конвенций и резолюций, связанных с вопросом о транспортных перевозках. Создание форума на региональном уровне с участием не имеющих выхода к морю стран и стран транзита,

сообщества доноров, ЮНКТАД и соответствующих региональных организаций способствовало бы совершенствованию системы транзитных перевозок.

17. Результаты Симпозиума для не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита являются прочной основой для будущей деятельности по развитию системы транзитных перевозок для не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Представитель Непала выразил уверенность в том, что выработанные предложения будут успешно реализованы на практике при поддержке стран транзита, сообщества доноров и международных организаций.

18. Представитель Руанды напомнил о руандийской трагедии и от имени своей страны выразил признательность всем донорам, включая неправительственные организации (НПО), которые оказали ей помощь. Руанда в неотложном порядке нуждается в помощи для ремонта и восстановления объектов физической инфраструктуры, замены парка автотранспортных средств и восстановления ее кадрового потенциала как в государственном, так и частном транспортном секторе. Международная поддержка также требуется для устранения факторов физического и иного характера, затрудняющих использование Руандой транзитных маршрутов через Момбасу и Дар-эс-Салам. В этом контексте Руанда настоятельно призывает Европейский союз продолжать осуществление проекта, связанного с организацией маршрутного железнодорожного движения в Центральном коридоре через Дар-эс-Салам, и рассмотреть вопрос о финансировании строительства железнодорожной ветки, соединяющей Руанду с Центральным коридором, с тем чтобы помочь Руанде в ее усилиях по диверсификации альтернативных транзитных маршрутов.

19. Представитель Китая отметил, что, имея обширную территорию, протяженную морскую границу и сухопутные границы со многими странами, Китай является одной из крупнейших стран транзита в Азии. Исторически Китай был известен своим "Шелковым путем", который, проходя через Среднюю и Западную Азию, соединял его с районом Персидского залива. В настоящее время Китай является страной транзита для большого числа стран, включая бывший СССР и страны Восточной и Средней Азии. Смешанные транзитные перевозки осуществляются с начала 80-х годов по сибирским железнодорожным магистралям, которые связывают Китай с большим числом стран в Азии и Европе. Будучи свободным портом для международной торговли, Гонконг является одним из крупнейших центров переработки контейнерных грузов, через который проходят маршруты морского и воздушного транспорта.

20. В 1992 году было объявлено о вводе в эксплуатацию второй евроазиатской трансконтинентальной наземной дороги, которая соединяет Китай с 30 государствами и регионами в Центральной Азии и Восточной и Западной Европе. Он подробно перечислил транзитные маршруты, появившиеся в связи с открытием этой дороги, и указал, что она будет в значительной мере способствовать развитию транзитной торговли в Азии и Европе. Он изложил также некоторые приоритетные задачи Китая в области международных перевозок, а именно более эффективное использование второго евроазиатского коридора и



энергичное развитие системы транзитных перевозок с соседними странами, включая успешную эксплуатацию реки Меконг.

21. Затем он заявил, что его страна всегда готова рассматривать вопрос о транзитных перевозках на основе взаимного равенства и выгоды и с учетом принципов мирного сосуществования. Однако, будучи развивающейся страной, Китай испытывает дефицит иностранной валюты и технических кадров. Он надеется, что в деле ускорения развития транзитных перевозок и экономического развития в регионе будет оказываться соответствующая внешняя поддержка.

22. Представитель Таиланда разделяет выраженное в докладе секретариата мнение о том, что основные аспекты проблем транзита коренятся в необходимости налаживания двустороннего и регионального сотрудничества. В 1992 году его правительство сняло ограничения на обработку транзитных грузов для соседней страны и активизировало работу совещаний государственных должностных лиц, как на национальном уровне, так и на уровне провинций, для изучения возможности расширения транспорта и связи. Таиланд считает, что расширение транспортной сети между соседними странами региона способствует экономическому развитию Юго-Восточной Азии, и в этой связи его страна явилась инициатором и участником ряда субрегиональных проектов развития дорожной сети. К их числу относится проект развития субрегиональных транспортных и туристических связей, в рамках которого изучается возможность создания комплексной сети наземного и водного транспорта между Китаем, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Мьянмой и Таиландом, а также экономического сотрудничества в субрегионе Большого Меконга. В этой связи была разработана Программа международного сотрудничества Таиланда.

23. Представитель Исламской Республики Иран сказал, что его страна придает большое значение региональному сотрудничеству в Азии и Тихом океане. К основным проектам, которые свяжут его страну с центральноазиатскими республиками, относятся железная дорога Бафк-Бендер-Аббас протяженностью 700 км; железная дорога Мешхед-Серахс, строительство которой планируется завершить в начале 1996 года; и железная дорога Захедан-Керман-Бендер-Аббас, автомобильная дорога из Базергана на границе с Турцией до границы с Афганистаном, автомобильная дорога Герат-Дугхан в Афганистан, автомобильная дорога, которая свяжет Мешхед в Исламской Республике Иран с Душанбе в Таджикистане, План электросвязи "Шелковый путь" и нефтепровод, который соединит Европу с центральноазиатскими республиками.

24. Исламская Республика Иран поддерживает мероприятия и программы, проводимые под эгидой ЭСКАТО и Организации экономического сотрудничества (ОЭС), в частности осуществление проекта комплексного развития инфраструктуры наземного транспорта в Азии (АЛТИД) и осуществление резолюции 48/11 ЭСКАТО. В этой связи его страна организовала в Тегеране в ноябре 1994 года семинар ЭСКАТО для стран ОЭС по вопросам последствий присоединения к основным конвенциям по транзитным перевозкам, а в мае 1994 года практикум по смешанным перевозкам.

25. Несмотря на финансовые затруднения, Исламская Республика Иран выделяет значительные ресурсы на цели облегчения транзитной торговли соседних с нею стран, не имеющих выхода к морю. Донорам надлежит увеличить свою поддержку в ответ на серьезные проблемы и нужды развивающихся стран, не имеющих выхода к морю и развивающихся стран транзита.

26. Представитель Нигера сказал, что ему почти нечего добавить к итогам Симпозиума кроме сообщения о социально-экономическом положении его страны. В Нигере наблюдается тенденция к децентрализации и демократизации, имеющая последствия для транспортного сектора. В 1993 году состоялся форум по вопросам транспорта, на котором, среди прочего, были сделаны рекомендации в отношении восстановления и реконструкции инфраструктуры транспорта, строительства дорог в сельской местности и ремонтно-технического обслуживания транспортной системы. Проводится политика диверсификации транзитных коридоров, и организуются консультации с заинтересованными соседними странами. Система тарифов сегодня пересматривается и упорядочивается и, возможно, будет либерализована. Меры политики охватывают также использование портов, железнодорожного и воздушного транспорта. Вводится плата за проезд по дорогам в целях мобилизации средств на содержание инфраструктуры дорог. Предусматривается также возобновление переговоров по финансированию второго этапа претворения в жизнь политики Нигера в области транспорта. Он добавил, что вскоре будет учрежден национальный фонд для обеспечения безопасности движения на дорогах. Кроме того, он отметил, что в государственном секторе принимаются меры для совершенствования портовых, железнодорожных и воздушно-транспортных операций. Однако внутренних ресурсов недостаточно для претворения в жизнь политики и программ Нигера в области транспорта. Он призвал доноров оказать в этой связи надлежащую поддержку.

27. Представитель Кении перечислил меры, принятые в его стране для решения вопросов, связанных с транзитными перевозками. Он выразил признательность за оказанную сообществом доноров поддержку в деле эксплуатации и реконструкции сети дорог. Такая поддержка необходима также для обеспечения безопасности движения на дорогах. Он добавил, что его правительство проводит процесс реорганизации государственных предприятий, одним из которых является Портовое управление Кении. Реорганизация предусматривает рационализацию работы и укрепление системы корпоративного правления, улучшение инфраструктуры, реорганизацию системы управления, регулирование тарифной системы, улучшение эксплуатации оборудования и упорядочение таможенных процедур. Затем он перечислил принципы, которые будут соблюдаться при выполнении программы реорганизации.

28. Он перечислил области, в которых потребуется помощь доноров в форме субсидий или займов на льготных условиях, и подробно остановился на мероприятиях, проводимых его правительством в таких областях, как железнодорожный транспорт, водные пути озера Виктория, надлежащие условия для транзитных перевозок на пограничных пунктах и подготовка кадров. Кроме того, он заявил о поддержке его правительством проекта RAF/88/015 и настоятельно призвал ТТКА в сотрудничестве с ЮНКТАД созвать совещание доноров для мобилизации необходимых средств на цели активизации осуществления

проекта. Это позволило бы ЮНКТАД завершить работу по предстоящему распределению обязанностей в рамках этого проекта и позволило бы странам извлечь из него пользу.

29. Представитель Бенина напомнил о принятом в 1993 году пятилетнем плане развития, в котором особое внимание уделяется развитию транспортного сектора, в частности автодорожной, железнодорожной и портовой инфраструктуры. Конкретные цели, поставленные перед транспортным сектором, включают увеличение объема перевозок через Бенинский транзитный коридор, уменьшение степени замкнутости соседних стран, не имеющих выхода к морю, создание условий для здоровой конкуренции между железнодорожным и автодорожным транспортом и модернизацию и улучшение эксплуатации транспортной инфраструктуры. Мероприятия по реализации вышеуказанных целей, запланированные в пятилетнем плане на период с 1993 по 1997 год, включают развитие автодорожной и железнодорожной сетей и портового хозяйства. Как и многие другие развивающиеся страны транзита, Бенин столкнулся с рядом проблем, связанных с обеспечением бесперебойного движения транзитных грузов по дорогам в северо-западные страны, не имеющие выхода к морю, и из них, из-за плохого состояния дорожной инфраструктуры и некоторых участков дорог. Развитие и восстановление этой дорожной инфраструктуры и устранение связанных с этим недостатков требует поддержки со стороны стран-доноров и финансовых учреждений.

30. Представитель Индии выступил в поддержку конкретных мер и механизмов, призванных помочь не имеющим выхода к морю странам эффективно участвовать в торговле. Он особо отметил необходимость урегулирования различных аспектов проблем транзита и указал, что улучшение условий транзита требует выработки совместных договоренностей между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита на равной и взаимовыгодной основе. Он сказал, что Индия принимает меры по эффективному совершенствованию автодорожной и железнодорожной сетей, в том числе по достижению согласованности в вопросе о ширине рельсовой колеи на железных дорогах Индии и Непала. К числу других мер, направленных на улучшение условий транзита, относятся меры по развитию региональной и субрегиональной торговли.

31. Он упомянул о том, что его делегация придерживалась осторожного подхода при рассмотрении вопроса о создании дополнительных правовых механизмов в области транзита. Вместо этого было бы целесообразнее продемонстрировать необходимую политическую волю к улучшению условий транзита. Что касается механизмов наблюдения и последующих мер, то он подчеркнул, что существующие многосторонние и двусторонние соглашения представляют собой наиболее эффективные механизмы наблюдения, тогда как обмены мнениями могли бы осуществляться на международном уровне.

32. Представитель Того сказал, что, хотя в мировой экономике наблюдаются признаки, свидетельствующие об улучшении ее состояния, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, особенно африканские, в своих усилиях по экономическому развитию сталкиваются с серьезнейшими проблемами. Основными препятствиями на пути экономического развития не имеющих выхода к морю стран являются плохое осуществление двусторонних и многосторонних соглашений и международных конвенций в сочетании с неразвитой физической

инфраструктурой. Того предоставляет возможности для транзита Буркина-Фасо, Мали и Нигеру. Правительством принят ряд мер по упрощению административных и таможенных правил, регулирующих транзитные перевозки товаров. С представителями транспортных организаций стран, не имеющих выхода к морю, которые пользуются портом в Ломе, периодически проводятся совещания в целях повышения эффективности системы транзитных перевозок в субрегионе. Того является сторонником субрегиональной солидарности и сотрудничества. Однако для улучшения инфраструктуры транзитных перевозок нужна поддержка со стороны сообщества доноров. В этой связи представитель Того обратился к двусторонним и многосторонним финансовым учреждениям за помощью в деле реконструкции автодороги Ломе-Уагадугу-Ниамей-Бамако.

33. Представитель Малави заявил, что, хотя в его стране имеются четыре разных транзитных маршрута, высокие сборы за транзитные перевозки, особенно на маршруте через трассу Тете, являются одной из серьезнейших проблем. Он заявил, что вопросы транзита в его субрегионе обсуждаются в рамках Сообщества по вопросам развития стран Юга Африки (САДК), Общего рынка для востока и юга Африки (КОМЕСА) и Таможенного союза Юга Африки (САКУ). Хотя эти субрегиональные организации смогли установить общие нормы и стандарты по широкому кругу вопросов, касающихся транзита, из-за неосуществления согласованных стандартов по некоторым транзитным маршрутам ряд проблем остается неурегулированным. К их числу относятся: высокие сборы за транзит, обременительные таможенные и административные формальности, введение более ограничительных норм, регулирующих осевые нагрузки, и обеспечение должной сохранности транзитных грузов.

34. Благодаря технической помощи, предоставленной странам субрегиона ПРООН/ЮНКТАД и такими двусторонними организациями, как ЮСАИД, были внедрены новые системы, например талонная система оплаты сборов за транзит, согласованы и упрощены трансграничные процедуры и созданы комитеты по содействию национальной торговле. Он выразил надежду на то, что международное сообщество будет и далее оказывать странам этого субрегиона юга Африки поддержку в их усилиях по облегчению транзитных перевозок.

35. Малави хотела бы выразить признательность международным донорам, в особенности Всемирному банку и ЮСАИД, которые обеспечили финансирование текущей программы восстановления железной дороги в Малави. Он призвал сообщество доноров, финансовые учреждения и агентства развития оказать поддержку осуществлению таких региональных проектов, под которые все еще не выделены фонды, как: реконструкция железной дороги Куамба-Энтри-Накала; ремонт бетонированной площадки на территории международного аэропорта в Лилонгве; строительство новой автодороги, которая свяжет северные районы Малави с портом Мпулунгу на озере Танганьика в Замбии; и реконструкция Бейрской железной дороги.

36. Представитель Мали указал, что его страна является крупной по площади страной с низкой плотностью населения. Мали обладает ограниченными запасами природных ресурсов и сталкивается с серьезными проблемами в области транзитных перевозок. Мали приняла экономическую стратегию, которая в числе важных мер предусматривает усиление автономии

управления транспортным сектором. Реализация этой стратегии в целом позволит создать на микро- и макроэкономическом уровне условия, способствующие эффективному ведению транзитно-транспортных операций. Мали хотела бы воспользоваться возможностью, предоставленной в связи с проведением нынешнего совещания, чтобы обратиться к международному сообществу с призывом оказывать более решительную поддержку сектору транзитных перевозок.

37. Представитель Эфиопии пояснил, что его страна стала страной, не имеющей выхода к морю, после обретения Эритреей независимости в 1991 году. На порт Асэб в Эритрее приходится 85 процентов от общего объема внешней торговли Эфиопии, однако транзитные перевозки ведутся медленно. Остальные 15 процентов приходятся на Джибути. Эритрейский порт Массауа потенциально является важным транзитным портом для Эфиопии, однако в настоящее время его инфраструктура неадекватна для этой цели. Для повышения объема перевозок через Джибутийский коридор в дополнение к железной дороге была сооружена гравийная автодорога, которая может использоваться в чрезвычайных обстоятельствах. Эфиопия вступила в двусторонние соглашения как с Эритреей, так и с Джибути в целях использования их транзитных путей. Эфиопия благодарна Европейскому союзу за оказанную ей помощь в оценке ее транзитных транспортных вариантов. Ей также нужна помощь в сооружении сухого порта или внутреннего контейнерного склада.

38. Представитель Эритреи сказал, что в 1992 году его правительство объявило порт Асэб вольным портом, предоставив Эфиопии доступ ко всем его объектам. Порт Массауа также обеспечивает транзитное обслуживание северной части Эфиопии. В будущем это обслуживание должно активизироваться, когда будет улучшен автодорожный коридор, соединяющий северную часть Эфиопии с портом. Усилия его правительства по разрешению внутренних проблем и уменьшению проблем субрегиона соответствовали его принципам и политике модернизации на основе сотрудничества. Ввиду этого предоставление правительству Эфиопии надлежащих и эффективных транзитных и транспортных услуг отвечает интересам его правительства, и в этих целях были предприняты конкретные меры, из которых можно было бы упомянуть: восстановление порта Массауа, реконструкция целого ряда дорог, связывающих производственные центры в Эфиопии с дорогами в Эритрее, и совершенствование системы связи. Прилагались также усилия для либерализации транспортных и транзитных услуг. Вышеназванные усовершенствования стали возможны благодаря финансовой помощи сообщества доноров. В целях поддержки Эритреи в ее усилиях, направленных на развитие, требуется дальнейшая поддержка со стороны стран-доноров, международных финансовых учреждений и международных организаций.

39. Представитель Пакистана заявил, что его страна в полной мере признает проблемы, стоящие перед странами, не имеющими выхода к морю, и исходя именно из этого Пакистан на двусторонней основе предоставляет для стран, не имеющих выхода к морю, все возможности использовать Пакистан в качестве страны-транзита. Пакистан также занимается этим вопросом на региональном уровне. Четырехстороннее соглашение между Казахстаном, Кыргызстаном, Китаем и Пакистаном предусматривает взаимные транзитные возможности для всех четырех стран, подписавших это соглашение. Транзитная магистраль протянулась на

3 500 км, и в нее входит Каракорумское шоссе. Кроме того, было заключено соглашение о продлении железнодорожного пути между Узбекистаном и Пакистаном через Афганистан. Представитель Пакистана обращается за помощью к донорам, с тем чтобы дать возможность странам транзита совершенствовать и содержать в нормальном состоянии свои транзитные пути и сооружать новые.

40. Представитель ТТКА заявил, что в состав его межправительственной организации входят Кения, Уганда, Руанда, Бурунди и Заир. ТТКА оказывает помощь правительствам стран-членов в отслеживании и обзоре хода осуществления Транзитного соглашения о Северном коридоре. Регулярная деятельность по наблюдению, осуществляемая секретариатом при большой поддержке секретариата ЮНКТАД, позволяет государствам-членам решать многие проблемы, связанные с облегчением транзита. Секретариат по вопросам Северного коридора, и его государства-члены нуждаются в решительной поддержке со стороны международного сообщества в целях укрепления своего сотрудничества. Он выражает признательность донорам, в частности Европейскому союзу, за предоставленную финансовую помощь в сооружении дорог и за инвестиции в инфраструктуру. Далее он заявил, что еще предстоит немало сделать в этом направлении, и призвал международное сообщество усилить свою поддержку усилий, предпринимаемых государствами-членами и Секретариатом, по вопросам Северного коридора с целью совершенствования системы транзитных перевозок.

41. Представитель Парагвая сказала, что освоению огромного потенциала ее страны мешает отсутствие у нее выхода к морю. С подписанием договора между Парагваем и Аргентиной в 1967 году началось свободное взаимное судоходство на реках Парана, Парагвай и Плата. Этот процесс еще более укрепился благодаря механизмам МЕРКОСУР и Идровия. Первый представляет собой механизм для устранения препятствий и облегчения торговли, в то время как второй, в котором участвует Аргентина, Бразилия, Боливия, Парагвай и Уругвай, заметно оживил работу речного транспорта, который до этого был на грани исчезновения. Она выразила желание ее правительства достичь в короткие сроки понимания со своими партнерами в рамках Идровия относительно расширения возможностей для охвата еще и реки Рио-де-ла-Плата, с тем чтобы Боливия и Парагвай могли в полной мере осуществлять свое право на доступ к морю.

42. Данное заявление было сделано в свете целей проходящего совещания, заключающихся в поиске решений для смягчения пагубных последствий отсутствия выхода к морю, а также в свете тех идей, которые были развиты в ходе Симпозиума относительно оказания - в интересах развитых стран, не имеющих выхода к морю, и развитых стран транзита - содействия заключению соглашений о создании эффективной и автономной системы транзитных перевозок. Ее страна поддержала проект установления соединяющего два океана наземного коридора, в соответствии с которым альтернативный маршрут будет проходить через территории Бразилии, Парагвая и Боливии, что позволит Чили и Перу получить доступ к морским портам. Эти усилия следует дополнить международным сотрудничеством, в частности помощью со стороны стран-доноров, с тем чтобы Парагвай в полной мере осуществил свое право на свободный доступ к морю и имел возможность на равной основе с другими странами конкурировать на международных рынках.

43. Представитель Бурунди сказал, что его страна обслуживается посредством трех различных путей: Северный коридор в порт Момбаса и из него, Центральный коридор через порт Дар-эс-Салама и третий коридор – через южную часть Африки. Функционирование Северного коридора осложняется громоздкими таможенными и административными процедурами. Его страна заинтересована в развитии и эксплуатации терминала Исака в Танзании, и в этом контексте он настоятельно призвал доноров поддержать этот проект. Он призвал к оказанию поддержки со стороны доноров в закупке железнодорожных вагонов, которых, по его мнению, не хватает в Центральном коридоре, а также к оказанию поддержки в развитии транспортного сообщения на озере Танганьика. Кроме того, он настоятельно призвал международное сообщество оказать финансовое содействие в установлении железнодорожного сообщения с его страной, а также помощь в реализации проекта использования маршрутных поездов на линиях Центрального коридора.

44. Стратегия Бурунди в области транзитного транспорта основывается на двустороннем и субрегиональном сотрудничестве. В этом контексте Бурунди решительно поддерживает субрегиональные документы, такие, как документ РКТД, документы о субрегиональном страховании автомашин третьей стороной и о согласованных стандартах осевых нагрузок.

45. Представитель Афганистана сказал, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю или являющиеся странами транзита, могли бы получить огромную выгоду от анализов, содержащихся в документах ЮНКТАД. Он подчеркнул, что наблюдение и последующие меры в связи с транзитными соглашениями могли бы быть более эффективными, если бы они осуществлялись международными органами. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, особенно наименее развитые среди них, сталкиваются со множеством трудностей, и поэтому он настоятельно призвал сообщество доноров оказать им необходимую финансовую помощь и техническое содействие.

46. Афганистан является не только страной, не имеющей выхода к морю и одной из наименее развитых стран, но и страной, опустошенной в результате войны, нанесшей огромный урон материальной инфраструктуре в частности и развитию страны в целом. Он выразил надежду на то, что международное сообщество в полной мере учтет имеющиеся у Афганистана неотложные нужды, а также его потребности в области развития.

#### Решение Совещания

47. На своем заключительном пленарном заседании 22 июля 1995 года Совещание приняло Глобальные рамки для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита и сообществом доноров (TD/B/LDC/AC.1/6). (Текст Глобальных рамок см. в Приложении I.)

#### Заключительные заявления

48. Начальник Отдела наименее развитых, не имеющих выхода к морю и островных развивающихся стран заявил, что дух сотрудничества, проявленный не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита и сообществом доноров,

ясно показал наличие решительной политической воли содействовать осуществлению эффективных глобальных рамок для сотрудничества между ними в области транспортных перевозок. Глобальные рамки представляют собой новый серьезный прорыв в международном сотрудничестве в области транзитных перевозок.

49. Он напомнил, что секретариат ЮНКТАД и Генеральная Ассамблея, стремясь мобилизовать поддержку для не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита со стороны международного сообщества, с 1973 года служили форумом для выявления конкретных потребностей и проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и граничащих с ними страны транзита. На различных совещаниях выносились рекомендации в отношении необходимых мер совершенствования систем транзитных перевозок. В последние годы не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и граничащие с ними страны транзита выработали единую позицию, что способствовало упрочению сотрудничества между ними в области транзитных перевозок. Сообщество доноров, с удовлетворением отмечая зарождающийся дух сотрудничества, поддержало основные проекты совершенствования транзитно-транспортных систем. Все эти усилия принесли обнадеживающие результаты, но, однако, удовлетворены еще не все требования, связанные с созданием эффективных и автономных систем транзитных перевозок.

50. На фоне всего этого Генеральная Ассамблея постановила в 1993 году созвать межправительственное совещание экспертов из не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития. Ход выполнения выводов и рекомендаций этого совещания был рассмотрен на первом симпозиуме, организованном для не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита, а затем на текущем совещании правительственных экспертов.

51. Стратегические рамки, принятые на совещании, включая рекомендуемые механизмы принятия последующих мер, должны придать серьезный импульс усилиям по эффективному претворению в жизнь согласованных мер на национальном, субрегиональном, региональном и международном уровнях. Секретариат ЮНКТАД в сотрудничестве с региональными экономическими комиссиями должен попытаться сыграть активную роль в поддержке практической реализации согласованных Глобальных рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок.

52. Представитель Монголии, выступая от имени развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, заявил, что Глобальные рамки для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита и сообществом доноров заложили разумную основу для принятия в будущем совместных мер с целью решения конкретных проблем и удовлетворения потребностей не имеющих выхода к морю развивающихся стран в области развития на всеобъемлющей основе и духе сотрудничества.



53. Представитель Казахстана поблагодарил секретариат ЮНКТАД за ту документацию, которая была им подготовлена для совещания, и за его роль в мобилизации международной поддержки для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Проблемы не имеющих выхода к морю стран в Центральной Азии в области транзитных перевозок и транспорта замедляют их экономический рост и демократический прогресс. Тремя основными условиями для создания в регионе отлаженной транзитно-транспортной системы являются улучшение условий проведения операций по транзитным перевозкам, установление альтернативных транзитных путей и согласование правовой и нормативной основы в области транзитных перевозок и транспорта с учетом особенностей Казахстана и других стран Центральной Азии. Его страна решительно выступает за поддержку сотрудничества в области транзитных перевозок в рамках Организации экономического сотрудничества. По его мнению, Глобальные рамки для сотрудничества в области транспортных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита и сообществом доноров являются ценным инструментом принятия дальнейших мер в области транзитных перевозок. ЮНКТАД должна сыграть важную роль в оказании содействия осуществлению рекомендаций Совещания и в облегчении принятия последующих мер.

54. В своем заключительном заявлении Председатель сказал, что принятые Глобальные рамки представляют собой наиболее полный документ, согласованный не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита и их партнерами по развитию, который охватывает практически все аспекты сотрудничества в области транзитных перевозок. Принятие Глобальных рамок – это новая веха в сотрудничестве в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и странами-донорами. Достигнутый странами-донорами консенсус отражает признание ими всех масштабов проблем не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита, а также их стремление оказать этим странам помощь в их усилиях по решению этих проблем. Выразив надежду на то, что Глобальные рамки будут практически реализовываться в том же духе взаимопонимания и сотрудничества, в каком они и обсуждались, он особо поблагодарил правительство Норвегии, финансовая поддержка которого облегчила участие в симпозиуме и совещании целого ряда представителей из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Он также высоко оценил поддержку ПРООН, которая предоставила средства для проведения основной подготовительной работы.

Глава II

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

A. Открытие сессии

55. Совещание было открыто представителем руководителя ЮНКТАД 19 июня 1995 года.

B. Выборы должностных лиц

(Пункт 1 повестки дня)

56. На первом заседании 19 июня 1995 года были избраны следующие должностные лица бюро:

Председатель: Его Превосходительство г-н Перси МАНГОАЭЛА (Лесото)

Заместитель Председателя: г-н Сюй ЦЗИНЬ (Китай)

Докладчик: г-н Жан-Боско Муши БУТЕРА (Руанда)

57. На втором заседании 20 июня 1995 года заместителем Председателя бюро был избран также г-н Герхард ДУЯК (Австрия).

C. Утверждение повестки дня и организация работы

(Пункт 2 повестки дня)

58. На своем первом пленарном заседании участники Совещания утвердили предварительную повестку дня. Повестка дня Совещания выглядит следующим образом:

1. Выборы должностных лиц
2. Утверждение повестки дня и организация работы
3. Обзор прогресса в развитии систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита
4. Предложения в отношении надлежащих будущих действий
5. Прочие вопросы
6. Утверждение доклада Совещания.

D. Утверждение доклада Совещания

(Пункт 6 повестки дня)

59. На своем заключительном пленарном заседании 22 июля 1995 года Совещание утвердило проект своего доклада (TD/B/LDC/AC.1/L.2 и Add.1) и поручило Докладчику дополнить его в свете результатов обсуждения, проведенного на этом заключительном заседании.

Приложение I

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
	Д. Внутренние водные пути . . . . .	21
	Е. Воздушные грузовые перевозки . . . . .	22
	Ф. Связь . . . . .	23
	Г. Роль внешней помощи . . . . .	24 - 28
	Н. 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 продолжают сталкиваться, все еще остаются трудноразрешимыми. Именно поэтому 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. Основополагающие 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, чтобы достичь 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 надежности 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 периода 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 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 случае необходимости 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, а также содействовали 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 привлечение 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. Там, где отсутствуют достаточно эффективные нормативные положения, поощряющие 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 следующее: 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 дополнительно учитывать 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 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;
- правительствам создать 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;
- внедрить упрощенную систему рассмотрения претензий и выплаты компенсации, отвечающую 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 надежности перевозок. Однако есть препятствия, сдерживающие развитие этой тенденции, включая, в частности, трудности 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 проблемы, касающиеся законодательства о регулировании автодорожных перевозок, 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 развития 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. Инвестиции, направляемые на расширение инфраструктуры автодорожных транзитных перевозок, увеличиваются. Однако, чтобы достичь требуемого объема инвестиций, необходимо выделить из всех источников дополнительные значительные ресурсы на осуществление проектов развития 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 приобретающей

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 продолжают сказываться некоторые проблемы, не связанные с физической инфраструктурой, и другие оперативно-технические трудности, 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, таким, как Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (МДПГ), в которых содержатся международно признанные нормы, гарантирующие эффективные и надежные 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 повышению качества обслуживания развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;
- правительствам поощрять применение методов управления, имеющих более ярко выраженный коммерческий характер, и, если им 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 некоторых секторов портового хозяйства;
- правительствам рассмотреть вопрос о предоставлении портовым властям возможности оставлять у себя часть получаемой ими иностранной валюты для удовлетворения части их 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 стран 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, морские порты остаются наиболее узким местом в транзитной системе, что объясняется целым рядом недостатков в развитии физической инфраструктуры и эксплуатационно-техническими ограничениями. 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;
- чтобы в том случае, когда складские площади предоставляются за пределами портовой зоны, их местонахождение было 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 вопрос об ограничении 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, 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.

#### Г. 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.

G. 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;
- внимательно изучить другие способы оказания помощи, как, например, покрытие местных и регулярных расходов и предоставление безусловной 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 облегчения 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 их 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 по следующим вопросам: 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 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.

Приложение II

УЧАСТНИКИ

1. На Совещании были представлены следующие государства – члены ЮНКТАД:

Австрия	Конго	Руанда
Афганистан	Кыргызстан	Свазиленд
Бенин	Лаосская Народно-	Соединенные Штаты
Боливия	Демократическая Республика	Америки
Ботсвана	Лесото	Таиланд
Бурунди	Малави	Того
Гвинея	Мали	[Турция]
Германия	Мозамбик	Уганда
Замбия	Монголия	Узбекистан
Зимбабве	Непал	Уругвай
Индия	Нигер	Франция
Иран (Исламская Республика)	Нигерия	Эритрея
Казахстан	Объединенная Республика	Эфиопия
Кения	Танзания	
Китай	Пакистан	
	Парагвай	

2. На Совещании были представлены следующие международные организации:  
Международная организация труда (МОТ), [ПРООН].

3. На Совещании была представлена следующая межправительственная организация:  
Орган по координации транзитных перевозок в Северном коридоре.



Приложение III

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ

Базовые документы

TD/B/LDC/AC.1/5	Предварительная повестка дня и аннотация к ней
UNCTAD/LLDC/SYMP/2 and Add.1	Доклады отдельных стран и международных и межправительственных организаций
UNCTAD/LLDC/SYMP/3	Совершенствование систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита: вопросы для рассмотрения
UNCTAD/LLDC/SYMP/4	Субрегиональное и региональное резюме текущего положения в области транзитных перевозок и имеющихся трудностей
UNCTAD/LLDC/SYPM.5	Proposals for the development of Global framework for transit transport cooperation between land-locked and transit developing countries and the donor community

Справочные документы

UNCTAD/LDC/90	Transit transport systems in East and Central Africa: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/91	Transit transport systems for Bolivia and Paraguay: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/93	Transit transport systems in southern Africa: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/94	Transit transport systems in West and Central Africa: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/96	Transit transport systems for Ethiopia: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/97*	Selected basic transport indicators in the land-locked developing countries

UNCTAD/LDC/98 Transit transport systems in Asia: Issues, actions and constraints

A/49/277 Транзитные транспортные системы в новых независимых и развивающихся государствах, не имеющих выхода к морю, в Центральной Азии и соседних развивающихся странах транзита: существующее положение и предлагаемые варианты будущих действий

Другая справочная документация

UNCTAD/LDC/Misc.27	Contribution from ESCAP
UNCTAD/LDC/Misc.28	Contribution from ECLAC
UNCTAD/LDC/Misc.30	Contribution from ECA
UNCTAD/LDC/Misc.31	Contribution from the World Bank
UNCTAD/LDC/Misc.33	Contribution from the African Development Bank
UNCTAD/LDC/Misc.34	Contribution from ECE
UNCTAD/LDC/Misc.35	Contribution from UNDP

-----