



КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Distr.
GENERAL

TD/B/LDC/AC.1/10
7 April 1997

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

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, 18-20 июня 1997 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

ОБЗОР ПРОГРЕССА В РАЗВИТИИ СИСТЕМ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК
И ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ БУДУЩИХ МЕР

Доклад секретариата ЮНКТАД

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>
ВВЕДЕНИЕ	1 - 3
I. ОГРАНИЧЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК, И ИХ ВЛИЯНИЕ НА СТРУКТУРУ ТОРГОВЛИ: НЕКОТОРЫЕ ПОСЛЕДНИЕ ТЕНДЕНЦИИ	4 - 5
II. ПОСЛЕДНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОСНОВНЫХ КОМПОНЕНТАХ СИСТЕМ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК	6 - 34
A. Реформы политики в области транзитных перевозок	7 - 9
B. Изменения в отдельных секторах	10 - 23
a) Железнодорожные транзитные перевозки	10 - 13
b) Автомобильные транзитные перевозки	14 - 18
c) Внутренние водные пути	19
d) Порты	20 - 22
e) Воздушные грузовые перевозки	23
C. Правовые рамки для субрегиональных и международных транзитных перевозок	24 - 30
D. Роль внешней помощи	31 - 34
III. ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ БУДУЩИХ МЕР	35 - 57
A. Общие условия, определяющие развитие транзитных перевозок	36 - 38
B. Секторальные соображения	39 - 54
C. Будущие направления мер международной поддержки	55
D. Институциональные механизмы для последующей деятельности	56 - 58

ВВЕДЕНИЕ

1. В пункте 11 резолюции 50/97 Генеральной Ассамблеи Генеральному секретарю было предложено созвать еще одно 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, в том числе соответствующих региональных и субрегиональных экономических организаций и комиссий, для рассмотрения прогресса в создании транзитных систем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита с целью изучения возможности выработки конкретных практических мер 1/. Совещанию было также предложено учесть результаты совещаний консультативных групп между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита в отношении приоритетных областей деятельности на национальном и субрегиональном уровнях и согласованных программ действий 2/. Вопросы, которые следует рассмотреть участникам Совещания в ходе проводимого обзора, содержатся в Глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, развивающимися странами транзита и донорами, рекомендованных вторым Совещанием и одобренных Генеральной Ассамблеей в декабре 1995 года.

2. Глобальные рамки для сотрудничества в области транзитных перевозок, в которых был предложен ряд конкретных мер, способствовали формированию условий для создания эффективных систем транзитных перевозок. Как подчеркивается в Глобальных рамках, системы транзитных перевозок, которые уже на протяжении нескольких лет являются предметом обсуждений на различных форумах, включая, в частности, Генеральную Ассамблею и ЮНКТАД, имеют три основных аспекта. Во-первых, это вопрос создания институциональных, правовых и политических рамок, способствующих развитию затратоэффективных транзитных операций и услуг. Во-вторых, это задача развития эффективной и скоординированной инфраструктуры транзитных перевозок и, в-третьих, это

1/ Результаты работы двух предыдущих совещаний см. в документах: "Доклад 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", TD/B/40(1)/2-TD/B/LDC/AC.1/4, 1993 год; "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", TD/B/42(1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7, 1995 год.

2/ В настоящее время принимаются меры по проведению консультаций до открытия Совещания, и информация об их результатах будет распространена среди участников Совещания.

вопрос об управлении транзитными операциями, включая любые меры по упрощению данного процесса, направленные на обеспечение безопасных, быстрых и экономически эффективных перевозок транзитных грузов. Обзор, проводимый в ходе Совещания, как раз и будет посвящен изучению того, какие усилия предпринимались по этим трем взаимоусиливающим направлениям в рамках трехстороннего сотрудничества. Настоящий доклад был подготовлен с тем, чтобы облегчить проведение этого обзора.

3. В докладе содержатся три раздела. В первом разделе, призванном очертить круг обсуждаемых проблем, представлен общий анализ того, каким образом ограничения, касающиеся транзитных перевозок, сказываются на экономическом положении развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в частности с точки зрения структуры их торговли. Во втором разделе содержится обзор мер, принятых в последнее время на национальном, субрегиональном и международном уровнях с целью улучшения систем транзитных перевозок в различных ключевых областях, включая обзор возникающих конкретных проблем. В третьем разделе представлены возможные основные элементы будущей программы приоритетных действий.

1. ОГРАНИЧЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК, И ИХ ВЛИЯНИЕ НА СТРУКТУРУ ТОРГОВЛИ: НЕКОТОРЫЕ ПОСЛЕДНИЕ ТЕНДЕНЦИИ

4. Неблагоприятное влияние, которое оказывает географическое положение развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на их внешнюю торговлю, проявляется в различной форме. Проблема отсутствия у этих стран территориального доступа к морю, осложняемая значительным расстоянием до морских портов ^{3/} и их нахождением на "окраинах" мировой торговой системы, приводит к значительным дополнительным расходам, связанным с перевозками внешнеторговых грузов. Существуют, безусловно, и другие факторы, связанные с дополнительными транспортными рисками, вызванными отсутствием собственного суверенного доступа к океану, что также, как правило, способствует увеличению транспортных расходов и ограничивает внешнеторговые возможности соответствующих стран. Дополнительные расходы связаны, в частности, со специальными мерами по обеспечению безопасности транзитных грузов и особым

^{3/} Если судить по кратчайшему расстоянию от столицы или другого основного города страны до ближайшего морского порта, то с наиболее значительными расстояниями сталкиваются центральноазиатские республики, в особенности Казахстан (3 750 км). Для Афганистана, Замбии, Зимбабве, Монголии, Нигера и Чада это расстояние составляет не менее 2 000 километров. И лишь в случае Армении, Боливии и Свазиленда расстояние до морских портов не превышает 300 километров. Другие направления, используемые странами, не имеющими выхода к морю, гораздо длиннее: в частности, для некоторых центральноазиатских стран, использующих транссибирскую железную дорогу, расстояние до порта Владивосток составляет до 10 000 км, а расстояние между восточными районами Боливии и атлантическими портами превышает 2 000 километров.

таможенным режимом, необходимостью поддержания более высокого уровня запасов и созданием более значительных складских мощностей на случай возникновения непредвиденных обстоятельств из-за непредсказуемости транспортных услуг, а также необходимостью поддержания альтернативных "страховочных маршрутов".

5. От успеха усилий, предпринимаемых странами с целью повышения эффективности транзитных перевозок, зависит то, насколько тяжелым является бремя, связанное с транспортными расходами. Вместе с тем в целом можно отметить, что большинство стран, не имеющих выхода к морю, по-прежнему сталкивается с существенно более высокими транспортными издержками, чем соседние с ними прибрежные государства, что, как правило, означает увеличение расходов, связанных с импортом, и снижение их экспортных поступлений 4/. Кроме того, чрезмерно высокая доля поступлений иностранной валюты, идущая на оплату транспортных услуг, предоставляемых иностранными перевозчиками, также отрицательно сказывается на состоянии платежного баланса стран, не имеющих выхода к морю 5/. В исследовании, подготовленном недавно Всемирным банком по вопросу о внешних ограничениях и маргинализации африканских стран, расположенных к югу от Сахары, было подтверждено, что в 1990 году на долю этих платежей приходилось 15% экспортных поступлений африканских

4/ Как оценивается, в 1994 году в восьми африканских странах, не имеющих выхода к морю, на транспортные и страховые расходы приходилось более 20% стоимости импорта, тогда как в четырех из них этот показатель превышал 30%, что в семь раз больше аналогичного общего показателя для развитых стран. Из сопоставлений с соседними прибрежными странами совершенно очевидно следует, что в последних в большинстве случаев транспортные и страховые расходы существенно ниже. В странах, не имеющих выхода к морю, показатель объема экспорта на душу населения также продолжает оставаться гораздо ниже аналогичного показателя для всех развивающихся стран в целом, и на экспорт по-прежнему приходится сравнительно небольшая доля ВВП. В 1994 году в большинстве стран, не имеющих выхода к морю, уровень экспорта на душу населения не превышал половины соответствующего среднего показателя для развивающихся стран, не являющихся производителями нефти (260 долл. США). В том же году в этих странах доля экспорта не превышала 20% ВВП по сравнению с 24% для всех развивающихся стран.

5/ В 1994 году в 13 соответствующих странах объем этих платежей превысил 10% стоимости экспорта товаров и услуг, тогда как в 9 из них этот показатель был больше 25%. Для сравнения, средний показатель для всех развивающихся стран составлял примерно 5%.

стран. Соответствующие показатели для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, свидетельствуют о том, что в этих странах на данные цели направляется значительно больший объем получаемой иностранной валюты, что весьма существенно подрывает их конкурентоспособность 6/.

II. ПОСЛЕДНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ОСНОВНЫХ КОМПОНЕНТАХ СИСТЕМ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК

6. В последние годы развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита удалось добиться определенного прогресса в решении проблемы транзитных перевозок, и было отмечено также укрепление политической воли в этом отношении. Поддержка со стороны международного сообщества играла важную роль в этих усилиях. Ниже представлен краткий обзор достигнутых в последнее время результатов и существующих ограничений в основных компонентах систем транзитных перевозок.

A. Реформы политики в области транзитных перевозок

7. Правительства большинства развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита на протяжении длительного времени рассматривали транспортный сектор как исключительную сферу своей деятельности, ограничивая участие частных кругов. Они по своему усмотрению принимали соответствующую политику, осуществляли планирование транспортных операций и устанавливали нормативные показатели и цели для развития сектора, не уделяя значительного внимания коммерческой жизнеспособности государственных транспортных предприятий. Вместе с тем в последние годы положение резко изменилось. Прогресс в осуществлении рыночных реформ и расширение участия частного сектора оказывают положительное влияние на развитие и модернизацию сектора транзитных перевозок. Во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита наблюдается поступательный процесс приватизации торговли услугами в области транзитных перевозок и поощряется конкуренция между поставщиками таких услуг.

8. Конкуренция между различными видами транспорта и направлениями перевозок не только отвечает интересам пользователей в странах, не имеющих выхода к морю, но и подталкивает страны транзита к принятию более коммерческого и активного подхода в усилиях, призванных сделать возможности транзита через их территорию более

6/ См. Amjadi, U. Reineke and A. Yeats, "Did external barriers cause the marginalization of sub-Saharan Africa in World Trade?", Policy Research Working Paper, Nr. 15086, World Bank, 1996.

привлекательными для деловых кругов. Хотя этот процесс пока еще находится на раннем этапе, уже предлагаются успешные альтернативы государственной монополии, существовавшей в секторе транзитных перевозок, что приводит также к положительным изменениям в подходах доноров, оказывающих поддержку.

9. Еще одной важной инициативой является стимулирование региональной торговли с целью снижения чрезмерной зависимости от заморских рынков. Из выборки 18 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, лишь в трех странах к 1995 году на импорт из соседних развивающихся стран приходилось менее 25% общего объема закупок. Эта тенденция, характеризующая динамику географической структуры торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, свидетельствует в принципе о том, что данные страны предпринимают усилия для достижения экономии на транспортных расходах. Вместе с тем во многих случаях подобная экономия может стать невозможной, поскольку региональные поставщики могут попытаться воспользоваться преимуществами, обусловленными их географическим положением, и повысить импортные цены до уровня, который будет соответствовать дополнительным расходам, связанным с осуществлением импорта с заморских рынков. Ниже представлен более подробный анализ мер, которые были приняты по различным направлениям в конкретных секторах.

В. Изменения в отдельных секторах

а) Железнодорожные транзитные перевозки

10. Железнодорожный транспорт, выступавший некогда основным видом перевозок в рамках транзитных коридоров в ряде субрегионов, таких, как южная часть Африки, Восточная и Западная/Центральная Африка, на протяжении последних лет сталкивается со все более острой конкуренцией со стороны автомобильного транспорта, что в значительной мере вызвано неэффективностью существующих железнодорожных сетей. Эта неэффективность объясняется целым рядом факторов, включая отсутствие надлежащего подвижного состава и оборудования, старение подвижного состава, приводящее к частым сбоям и задержкам в доставке грузов, плохое состояние железнодорожных путей и неэффективное управление. В южной части Африки развитие железнодорожных перевозок сдерживалось также беспокойным положением в субрегионе. Развитие железнодорожного сообщения между Боливией и чилийскими портами также сталкивается с аналогичными проблемами технического и эксплуатационного характера, хотя железнодорожный транспорт по-прежнему остается основным видом сообщения из-за плохого состояния автомобильных дорог. На нескольких транзитных коридорах неизбежна перевалка грузов с автомобильного транспорта на железнодорожный и наоборот, что также препятствует обеспечению быстрой доставки грузов по железной дороге.

11. Хотя указанные выше проблемы по-прежнему довольно остро стоят в нескольких странах, в последние годы были предприняты определенные усилия с целью их решения. В результате осуществления упомянутых выше реформ на смену политике протекционизма,

посредством которой некоторые правительства обеспечивали защиту железнодорожного транспорта, в особенности в западной/центральной, восточной и южной части Африки, приходит усиление конкуренции со стороны автомобильного транспорта. Кроме того, в этих субрегионах Африки, а также в Латинской Америке и Индии в настоящее время в организации железнодорожных перевозок наблюдается переориентация на коммерческие принципы деятельности и более активные стратегии маркетинга. Руководству железных дорог предоставляется более значительная самостоятельность в решении оперативных вопросов, а частные операторы получают подряды на осуществление отдельных операций, связанных с железнодорожными перевозками. В различных регионах осуществляются также и другие конкретные меры по повышению эффективности работы железных дорог. В Южной Африке эти меры включают развитие системы прямого фактурирования за осуществляемые железнодорожные перевозки и внедрение региональной системы информации о подвижном составе. В связи с этой системой следует отметить, что ЮНКТАД осуществляет сотрудничество с государствами южной части Африки в данной области, содействуя внедрению системы предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС) в двух странах Сообщества по развитию южной части Африки (СРЮА), а именно в Замбии и Объединенной Республике Танзания, с заострением внимания на осуществлении контроля за подвижным составом и передвижением грузов по железным дорогам ("Рейлтрекер"). Намеченная цель заключается в том, чтобы в конечном счете обеспечить слежение за всем парком подвижного состава и передвижением грузов по железным дорогам СРЮА на основе либо систем железных дорог южной части Африки (именуемых СПРИНТ), либо разработанного ЮНКТАД модуля "Рейлтрекер", позволяющих потребителям получать информацию о местонахождении их грузов в рамках всего субрегиона СРЮА.

12. Модуль АКИС "Рейлтрекер" был внедрен и в других странах, включая Буркина-Фасо, Гану, Камерун, Кот-д'Ивуар, Мали и Сенегала. Эта система была установлена в 1995 году в Замбии, Кении, Объединенной Республике Танзания и Уганде в рамках проекта Общего рынка восточной и южной части Африки (ОРВЮА). В случае трех железнодорожных сетей стран Восточной Африки АКИС внесла существенный вклад в развитие субрегиональной интеграции благодаря тому, что железные дороги смогли расширить сферу слежения за грузами и доступ к своим системам за пределами национальных границ путем укрепления взаимодействия на основе компьютерных сетей. В 1995 году было завершено также установление модуля "Порттрекер" в портах Tema (Гана) и Момбаса (Кения). В обоих портах в настоящее время контроль за движением всех судов осуществляется с помощью АКИС, что существенно облегчает организацию морских перевозок.

13. Кроме того, практически во всех регионах были достигнуты соглашения относительно дальнейшей унификации таможенных процедур и документации. Вместе с тем проблема практического осуществления по-прежнему пока не решена. Например, в южной и восточной части Африки по-прежнему не используется железнодорожная накладная, призванная заменить большинство традиционных таможенных документов. С другой

стороны, был достигнут дальнейший прогресс в области субрегиональных соглашений между железными дорогами по таким вопросам, как создание общего парка вагонов, стандартизация железнодорожного оборудования, техническое обслуживание вагонов и обмен информацией по вопросам управления. В особенности это касается стран восточной и южной части Африки и Латинской Америки.

б) Автомобильные транзитные перевозки

14. В последние годы в различных регионах, и в частности в Африке и Азии, были предприняты значительные усилия по развитию и восстановлению инфраструктуры автомобильных перевозок, во многих случаях при поддержке доноров. В рамках поддерживаемых донорами программ, осуществляемых на основе принятых Организацией Объединенных Наций планов по развитию транспорта и связи в Азии и Африке, особое внимание уделяется проектам по развитию автомобильных перевозок. Хотя существующая сеть автомобильных транзитных коридоров может рассматриваться как удовлетворительная, за последние пять лет ее физическое состояние резко ухудшилось из-за отсутствия надлежащего технического обслуживания, что серьезно сказывается на качестве автомобильных дорог.

15. В странах восточной и южной части Африки для решения этой проблемы в настоящее время предпринимаются весьма активные усилия. Был введен сбор на цели технического обслуживания автомобильных дорог, а установление контроля за соблюдением предельной нагрузки на ось с использованием платформенных весов начинает приносить практические результаты, содействующие прекращению практики перегрузки автотранспортных средств. В других регионах также были приняты нормативные положения, определяющие допустимую нагрузку на ось, хотя по-прежнему сохраняется общая проблема, заключающаяся в отсутствии систематического контроля за соблюдением установленных норм. В различных регионах в последнее время были приняты дальнейшие меры по упрощению автомобильных транзитных перевозок, включая соглашения о рационализации таможенной документации и процедур и об унификации транзитных сборов. В случае первых по-прежнему сохраняются серьезные проблемы, связанные с практической реализацией достигнутых договоренностей, и существующие обременительные процедуры, применяемые на границах, продолжают приводить к значительным задержкам.

16. В западноафриканском субрегионе лазейки, существующие в процедурах транзита, часто использовались для незаконного изменения транспортного маршрута, когда транзитные грузы оставались в стране транзита, что означало недополучение существенной части поступлений в результате уклонения от уплаты таможенных пошлин. Это сделало необходимым принятие системы сопровождения транспортных средств, что, однако, осложняет осуществление перевозок и также приводит к серьезным задержкам в доставке транзитных грузов. Вместе с тем во всех регионах были предприняты шаги, хотя и в различной мере, с целью повышения эффективности автомобильных транзитных перевозок путем заключения соглашений об унификации законодательства, касающегося магистральных

автодорог, улучшении норм безопасности и принятии систем страхования гражданской ответственности водителей автотранспортных средств, согласования часов работы пограничных пунктов и упрощения иммиграционных формальностей на границах.

17. На институциональном и политическом уровне проведение политики либерализации способствовало приданию значительного импульса развитию сектора автомобильных транзитных перевозок во всех субрегионах. Бывшие государственные автотранспортные компании, такие, как КЕНАТИКО в Кении, ТРАНСОУШЕН в Уганде и ОТРЕМБО в Бурунди, были распущены, что способствовало расширению возможностей для деятельности частных операторов. Успех их деятельности, безусловно, будет зависеть от эффективности управления и финансового положения. Эта тенденция, по всей видимости, будет усиливаться в связи с уменьшением протекционизма, защищающего железные дороги. С другой стороны, усилия по созданию эффективного автотранспортного сектора уже натолкнулись на ряд серьезных проблем в Ботсване, Лесото, Свазиленде и Бутане.

18. Тенденция к расширению участия частного сектора в автомобильных перевозках набирает поступательный динамизм, хотя в некоторых регионах масштабы этой новой ориентации по-прежнему являются предметом разногласий, которые необходимо преодолеть. В частности, это имеет место в Западной Африке, где по-прежнему существует практика распределения грузов между национальными перевозчиками стран, не имеющих выхода к морю, и перевозчиками прибрежных стран в соотношении 2/3-1/3. Эффективность этих механизмов, созданных для содействия развитию автотранспортной промышленности стран, не имеющих выхода к морю, в настоящее время ставится под сомнение, исходя из того, что распределение грузов между грузоотправителями и транспортно-экспедиторскими компаниями лишь под влиянием рыночных сил отвечало бы интересам стимулирования в долгосрочной перспективе экономического роста во всем субрегионе.

с) Внутренние водные пути

19. Внутренние водные пути по-прежнему продолжают использоваться для осуществления перевозок по транзитным коридорам в некоторых странах, не имеющих выхода к морю, и в частности в Боливии, Бурунди, Лаосской Народно-Демократической Республике, Малави, Мали, Нигере, Парагвае, Уганде и Центральноафриканской Республике. Хотя стоимость перевозок по рекам/озерам, как правило, существенно ниже, чем на других видах транспорта, одним из серьезных сдерживающих факторов по-прежнему выступает слаборазвитая инфраструктура, что проявляется, в частности, в ограниченной грузоподъемности судов и отсутствии надлежащих навигационных и коммуникационных средств и необходимого грузового оборудования. Для осуществления совместной эксплуатации маршрутов на основе соглашений о сотрудничестве между странами также во многих случаях по-прежнему нет соответствующей правовой основы, за исключением Парагвая, где были приняты эффективные нормативно-правовые документы, регулирующие речное судоходство. В Парагвае был достигнут также значительный прогресс в улучшении состояния физической инфраструктуры, благодаря чему речной транзитный коридор стал вторым по важности маршрутом после автомобильного транспорта. Недавно были также

осуществлены меры по возобновлению озерных перевозок между Угандой и железнодорожной станцией в Кении на транзитном коридоре, ведущем к Момбасе, а в рамках проекта ЮНКТАД/ПРООН в области транзитных перевозок для этого субрегиона была оказана техническая помощь в разработке субрегионального соглашения о внутренних водных путях, которое, однако, пока еще не принято. Особого упоминания заслуживает развитие перевозок между Малави и портом Дар-эс-Салам с использованием озерного и автомобильного транспорта. Этот транзитный коридор стал для Малави своего рода "дорогой жизни", когда гражданские беспорядки в Мозамбике сделали невозможным использование традиционных путей, ведущих к мозамбикским портам.

d) Порты

20. В целом состояние инфраструктуры в основных портах, обслуживающих страны, не имеющие выхода к морю, является удовлетворительным, хотя в некоторых из них требуется осуществление инвестиций в инфраструктуру, с тем чтобы они могли принимать более крупные суда. Были произведены значительные инвестиции в повышение эффективности грузового оборудования. В рамках общего процесса либерализации в некоторых портах были осуществлены меры с целью улучшения методов управления с помощью таких инструментов, как заключаемые с правительством контракты, ориентированные на повышение результативности деятельности, контракты на техническое обслуживание оборудования, контракты на управление или предоставление терминалов в аренду частным операторам, а также предоставление большей самостоятельности портовой администрации. Это является одной из последних тенденций, наблюдающихся, в частности, в порту Момбаса и некоторых портах южной части Африки. Вместе с тем во многих транзитных портах эффективность грузовых операций по-прежнему остается низкой из-за отсутствия информации о прибытии судов и грузов, задержек в обработке документации, частых проверок на предмет безопасности, слабой координации с таможенными службами, операторами внутренних перевозок, агентами по транспортно-экспедиторскому и таможенному обслуживанию, страховыми компаниями и службами охраны и отсутствия надлежащей ответственности и мотивации работников.

21. Во многих портах, обслуживающих страны, не имеющие выхода к морю, были достигнуты хорошие результаты в развитии складских мощностей, которые во многих случаях находятся в ведении компаний самих этих стран. Примерами в этом отношении являются порт Калькутта и большинство портов западного, восточного и южного побережья Африки, а также Латинской Америки. Если в портах восточной и южной части Африки функции по эксплуатации складских площадей в значительной мере были переданы частным операторам, то в Западной Африке их эксплуатацией по-прежнему занимаются государственные учреждения (склады для транзитных грузов). Вместе с тем в настоящее время обсуждается вопрос о целесообразности приватизации этих государственных учреждений в интересах грузоотправителей.

22. Еще одним важным изменением в области портов является создание в странах, не имеющих выхода к морю, "сухих" портов для осуществления всех таможенных формальностей, что способствует существенному ускорению доставки транзитных грузов до внутренних пунктов назначения. Это позволяет значительно снизить время в пути и обеспечить экономию расходов. В настоящее время такие "сухие" порты созданы в нескольких странах, не имеющих выхода к морю, в южной части Африки и в Латинской Америке. Создание "сухих" портов в Кении в районах, граничащих с Угандой, также значительно облегчило перевозки угандийских и руандийских транзитных грузов.

е) Воздушные грузовые перевозки

23. Использование воздушных грузовых перевозок в качестве альтернативы сухопутным и морским перевозкам по-прежнему в значительной мере ограничивается импортом дорогостоящих промышленных товаров и экспортом скоропортящихся грузов, пользующихся спросом на заморских рынках, таких, как цветы, фрукты, овощи, мясо и ценные грузы. Большинство стран, не имеющих выхода к морю, обладает достаточно хорошо развитой инфраструктурой аэропортов, хотя существующие системы для накопления и распределения грузов и складские мощности во многих случаях по-прежнему далеко не отвечают предъявляемым требованиям. Это приводит к значительному ущербу в результате потери и повреждения груза. Вместе с тем в последнее время был достигнут значительный прогресс в области субрегиональных соглашений о совместной организации воздушных перевозок. В южной и восточной части Африки начали функционировать несколько совместных предприятий с участием ряда стран. Так, Южная Африка, Уганда и Объединенная Республика Танзания создали совместное авиатранспортное предприятие, которое теперь уже функционирует в полном масштабе и занимается также грузовыми операциями. В Восточной Африке три страны (Кения, Объединенная Республика Танзания и Уганда) в настоящее время предпринимают шаги с целью оживления деятельности совместного предприятия "Ист Эфрикэн Эйруэйз". С предстоящим присоединением Руанды к существующему механизму сотрудничества в Восточной Африке она, по всей видимости, также примет участие и в этом проекте. В последнее время несколько национальных авиакомпаний в этом регионе заключили также другие двусторонние соглашения, например о совместном техническом обслуживании летательных аппаратов и распределении грузовых мест, что облегчает осуществление воздушных грузовых перевозок.

С. Правовые рамки для субрегиональных и международных транзитных перевозок

24. Прогресс, достигнутый странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита в создании субрегиональной нормативно-правовой базы, дополняющей двусторонние соглашения, регулирующие различные транзитные механизмы, является довольно обнадеживающим. В южной части Африки среди последних изменений в этом отношении следует отметить подписание в 1994 году Договора о создании Общего рынка восточной и южной части Африки (ОРВЮА), заменившего прежний Договор о ЗПТ. В 1996 году правительства подписали Протокол по транспорту и метеорологии. Эти новые правовые

механизмы наряду с СРЮА, которое охватывает лишь государства южной части Африки, содержат имеющие юридическую силу обязательства, предусматривающие, в частности, укрепление и улучшение систем транзитных перевозок. Как уже отмечалось выше, практическая реализация этих механизмов в некоторых областях осуществляется медленно, однако на институциональном уровне их будущее представляется весьма оптимистичным. В области автомобильных перевозок Ботсвана, Лесото и Свазиленд подписали с Южной Африкой меморандум о взаимопонимании, предоставляющий первым трем странам возможность получать более значительную часть транзитных грузов, перевозимых автомобильным транспортом. Вместе с тем осуществление его положений осуществляется медленно из-за ограниченного потенциала этих стран в автотранспортном секторе, хотя в любом случае, как представляется, происходящий в настоящее время процесс коммерциализации всего сектора может в скором времени привести к тому, что эти договоренности потеряют свой смысл.

25. В восточной части Африки существующее Соглашение о северном транзитном коридоре (ССТК) 7/ по-прежнему выступает одним из важных инструментов, содействующих реализации упомянутых выше различных механизмов сотрудничества в области транзитных перевозок. Трудности, возникшие в ходе осуществления и обеспечения выполнения различных положений Соглашения, в значительной степени объясняются последствиями гражданских беспорядков в Руанде и Бурунди, которые осложняют процесс осуществления контроля. Недавно подписанный Договор о сотрудничестве в Восточной Африке 8/ стал важным правовым инструментом, способствующим значительному укреплению этих механизмов. Белбейское соглашение, регулирующее транзитные перевозки между Бурунди, Заиром, Руандой и танзанийским портом Дар-эс-Салам, осуществляемые частной компанией "Ажанс маритим интернасьональ" (АМИ), стало недавно предметом двусторонних переговоров. В настоящее время разрабатываются планы с целью замены АМИ координирующим органом, объединяющим государственные и частные учреждения, занимающиеся вопросами политики и оперативными вопросами в области транзитных перевозок, по аналогии с ССТК.

7/ В октябре 1996 года срок действия этого Соглашения, участниками которого являются Бурунди, Заир, Кения, Руанда и Уганда, был продлен еще на 10 лет.

8/ Участниками этого Договора являются Кения, Объединенная Республика Танзания и Уганда.

26. В Западной Африке Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС) 9/, Таможенный и экономический союз Центральной Африки (ТЭСЦА) 10/ и Конференция министров государств Западной и Центральной Африки по морским перевозкам (МИНКОНМАР) 11/ имеют особенно важное значение с точки зрения формирования субрегиональных правовых рамок для развития эффективных транзитных перевозок в субрегионе. Они дополняются более конкретными конвенциями, такими, как конвенция, регулирующая межгосударственные автомобильные перевозки (ТРИ), конвенция, касающаяся межгосударственных транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом (ТРИЕ), международная конвенция по упрощению пограничных формальностей при железнодорожных перевозках грузов (ТИФ) и таможенное соглашение ТИПАК (о межгосударственных транзитных перевозках в странах Центральной Африки), призванное облегчить транзитные перевозки между странами. Как указывалось выше, в различных областях транзитных перевозок был достигнут определенный прогресс, чему в значительной степени способствовали эти соглашения и конвенции. Вместе с тем по-прежнему сохраняются некоторые серьезные ограничения, для устранения которых потребуются дальнейшие усилия. Например, функции по обеспечению полного выполнения решений, принимаемых органами ЭКОВАС и ТЭСЦА, возложены на отдельные государства, которые, как правило, принимают подход, характеризующийся внутренней ориентацией, в результате чего межгосударственным вопросам, таким, как сотрудничество в области транзитных перевозок, уделяется менее приоритетное внимание.

9/ Членами ЭКОВАС являются: Бенин, Буркина-Фасо, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Кабо-Верде, Кот-д'Ивуар, Либерия, Мавритания, Мали, Нигерия, Сенегал, Сьерра-Леоне и Того.

10/ Членами ТЭСЦА являются: Габон, Камерун, Конго, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея.

11/ Членами МИНКОНМАР являются: Бенин, Буркина-Фасо, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Заир, Кабо-Верде, Камерун, Конго, Кот-д'Ивуар, Либерия, Мавритания, Мали, Нигерия, Сенегал, Сьерра-Леоне, Того, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея.

27. В Латинской Америке также существуют эффективные механизмы региональной интеграции, такие, как Латиноамериканская ассоциация интеграции (ЛААИ) 12/, Общий рынок Южного конуса (МЕРКОСУР) 13/ и Договор стран бассейна реки Ла-Плата 14/, содержащие комплексные положения, направленные на развитие и регулирование перевозок между странами, включая транзитные перевозки, что отвечает прежде всего интересам Боливии и Парагвая. Еще одним учреждением, занимающимся более конкретно вопросами транзитных перевозок, является Управление автономных таможенных складов (УАТС), вместо которого в скором времени будет создано Управление боливийских портовых служб (УБПС). Основной задачей этого учреждения, которое будет осуществлять свою работу в тесном взаимодействии с торгово-промышленными палатами, является обеспечение оперативного контроля и управления в области транзитных перевозок в сотрудничестве с частным сектором, которому были переданы все таможенные склады. Проведенная в последнее время крупномасштабная приватизация и коммерциализация многих транзитных перевозок в Латинской Америке в значительной мере способствовали эффективному осуществлению предусмотренных в региональных механизмах положений, касающихся транзитных перевозок. Еще одним способствующим этому фактором является более целенаправленный характер двусторонних соглашений о транзитных перевозках в регионе, и в частности соглашения между Боливией и Чили, по сравнению со многими соглашениями и конвенциями в Африканском регионе.

28. В Азии вопросами перевозок между странами занимается Организация по экономическому сотрудничеству (ОЭС) 15/, хотя вопросы транзитных перевозок более подробно регулируются в соответствующих двусторонних соглашениях. Вместе с тем в Центральной Азии страны, не имеющие выхода к морю, выступили недавно с энергичной инициативой по формированию субрегиональных нормативно-правовых рамок. Цель этой инициативы заключается в создании основы для их усилий по диверсификации транзитных маршрутов и снижению зависимости от традиционных направлений перевозок по территории Российской Федерации в интересах расширения их внешней торговли с заморскими рынками. Предполагается заключение рамочного соглашения о транзитных перевозках со

12/ Ее членами являются Аргентина, Боливия, Бразилия, Венесуэла, Колумбия, Мексика, Парагвай, Перу, Уругвай, Чили и Эквадор.

13/ Его членами являются Аргентина, Бразилия, Парагвай и Уругвай.

14/ Его участниками являются Аргентина, Боливия, Бразилия, Парагвай и Уругвай.

15/ Ее членами являются Азербайджан, Афганистан, Исламская Республика Иран, Казахстан, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан, Турция и Узбекистан.

странами транзита, включая Исламскую Республику Иран, Турцию, Афганистан, Грузию, Азербайджан, Китай, Российскую Федерацию, Пакистан и Армению. В рамках "зонтичного" проекта ЮНКТАД/ПРООН были уже проведены предварительные совместные консультации в Анкаре (Турция) и на Иссык-Куле (Кыргызстан), и в настоящее время осуществляется работа по подготовке проекта соглашения для рассмотрения на совещании, которое намечено провести в мае 1997 года. Затем результаты этой работы будут представлены на утверждение совещания министров в конце 1997 года. Подобное соглашение способствовало бы укреплению усилий по развитию механизмов сотрудничества в субрегионе и содействовало бы более глубокой интеграции экономики центральноазиатских стран в мировую торговую систему.

29. Таким образом, в течение последних лет был отмечен заслуживающий самой положительной оценки прогресс в мобилизации политической воли как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита в интересах укрепления нормативно-правовой базы для развития сотрудничества в области транзитных перевозок на субрегиональном уровне. В то же время во многих случаях осуществление этих соглашений пока еще не является удовлетворительным. В значительной мере это объясняется слабыми институциональными механизмами, не обеспечивающими надлежащего контроля за выполнением предусмотренных положений. Вместе с тем следует надеяться, что начинающаяся приватизация и коммерциализация транзитных перевозок явятся мощным стимулом для достижения дальнейшего прогресса в этом отношении, поскольку все соответствующие стороны будут, по всей видимости, уделять все более пристальное внимание вопросам экономической эффективности.

30. Что касается международно-правовых документов, регулирующих вопросы транзитных перевозок, то страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита по-прежнему не проявляют значительного энтузиазма в вопросе о присоединении к международным конвенциям, касающимся транзитных перевозок и вопросов транспорта ^{16/}. Подобный подход весьма разочаровывает, поскольку многие из них представляют собой важные нормативно-правовые инструменты, которые могли бы оказаться крайне полезными для этих стран, причем не только с точки зрения укрепления их собственных двусторонних и

^{16/} Важнейшими международными конвенциями, связанными с транзитными перевозками, являются: Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств, Нью-Йорк (1965 год), широко известная как "Нью-Йоркская конвенция о транзите"; статья V Соглашения ГАТТ; Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву; Конвенция МДП (1975 год); Конвенция Киото; Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год); Таможенная конвенция о контейнерах (1972 год); Международная конвенция о железнодорожной перевозке грузов (1961 год) и Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (1956 год).

субрегиональных механизмов в области транзитных перевозок, но и в качестве ценных исходных нормативных положений для разрешения ситуаций, возникающих при столкновении интересов стран в вопросах транзитных перевозок. В ходе консультаций, проведенных недавно с некоторыми странами, было установлено, что преимущества этих конвенций по-прежнему недостаточно ясно видны и что соответствующие международные учреждения пока еще не смогли добиться того, чтобы рассеялись остающиеся сомнения, путем принятия эффективных мер, содействующих широкому признанию этих соглашений. Совершенно очевидно, что необходимо вернуться к этой проблеме и найти соответствующие решения.

D. Роль внешней помощи

31. Как было указано выше, на протяжении последних лет сообщество доноров играло важную роль в оказании содействия процессу развития систем транзитных перевозок в различных регионах и субрегионах. Оказанная помощь была сосредоточена в основном на развитии инфраструктуры транзитных перевозок. В южной части Африки были предоставлены существенные ресурсы для восстановления и расширения сети автомобильных дорог на основных автомобильных транзитных коридорах в рамках специальных программ по оказанию поддержки в восстановлении физической инфраструктуры, разрушенной в результате последствий многолетней политической нестабильности в субрегионе. Аналогичные усилия были предприняты также и в других африканских субрегионах, расположенных к югу от Сахары. Вместе с тем в последнее время все большее внимание уделяется вопросам технического обслуживания автодорог. Значительная поддержка была оказана также в секторе железнодорожных перевозок с целью осуществления закупок оборудования и подвижного состава и технического обслуживания железнодорожных путей. Существенные ресурсы были выделены также для расширения физической инфраструктуры в основных портах. В рамках этих программ была оказана значительная помощь субрегионам южной и восточной части Африки. Некоторые доноры оказывают техническую помощь, охватывающую большинство стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита с целью улучшения качества транзитных перевозок.

32. Хотя в осуществлении этих программ помощи принимали участие многочисленные многосторонние и двусторонние доноры, некоторые последние инициативы заслуживают особого упоминания. Так, среди недавних инициатив Всемирного банка следует отметить оказание помощи с целью повышения эффективности работы порта Момбаса и совершенствования методов управления в рамках усилий по обеспечению поддержки осуществляющихся институциональных реформ. В странах ТЭСЦА Всемирный банк осуществляет крупный проект с целью оказания помощи этим странам в укреплении и проведении реформы региональных интеграционных механизмов, включая режимы, регулирующие транзитные перевозки. В южной части Африки АМР США, Канада и страны-доноры из Северной Европы выступили инициаторами программ технической помощи, призванных содействовать повышению эффективности использования недавно восстановленной инфраструктуры. В значительной мере эта работа осуществляется

технической группой Комиссии по транспорту и связи стран южной части Африки (КТСЮА). Всемирный банк в настоящее время оказывает также поддержку крупному проекту в области смешанных перевозок в Непале, который должен внести существенный вклад в улучшение связей с транспортной системой Индии. Европейский банк реконструкции и развития и Всемирный банк принимают также активное участие в развитии транспортных связей в центральноазиатских республиках. Наблюдается совершенно очевидное укрепление солидарности между сообществом доноров и странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита, и проводимая этими странами политика в области транзитных перевозок и осуществляемые ими институциональные реформы должны способствовать приданию дополнительного импульса данному процессу.

33. В отношении работы ЮНКТАД следует отметить осуществляемую в последнее время важную деятельность по оказанию поддержки новым независимым центральноазиатским республикам, также финансируемую ПРООН. Как уже отмечалось выше, эта деятельность призвана оказать помощь странам Центральной Азии, не имеющим выхода к морю, в разработке субрегионального соглашения о транзитных перевозках, которое заложило бы основу для усилий по расширению использования других альтернативных транспортных маршрутов к заморским рынкам.

34. ЮНКТАД осуществляет некоторые мероприятия по оказанию технической помощи, результатами которых продолжает пользоваться ряд развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, поскольку они непосредственно направлены на удовлетворение потребностей этих стран в области транзитных перевозок. Особое внимание следует уделить АСОТД, представляющей собой компьютеризированную систему обработки таможенных данных, охватывающую большинство внешнеторговых процедур. Эта система позволяет обрабатывать манифесты и таможенные декларации и выполнять процедуры, связанные с учетом и транзитом. Она позволяет получать подробную информацию о внешнеторговых сделках, которая может использоваться для целей экономического анализа и планирования, и учитывает все международные кодексы и стандарты, касающиеся обработки таможенных данных. Выше уже упоминалось использование системы АКИС, предлагающей новые технологии для упрощения потока оперативной информации в рамках транзитных коридоров.

III. ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ БУДУЩИХ МЕР

35. Описанные выше тенденции со всей очевидностью свидетельствуют о коренных изменениях, происходящих в подходах стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита, а также доноров к решению проблемы транзитных перевозок. Все большее распространение получает понимание того, что интервенционистская политика сдерживала усилия по повышению эффективности транзитных перевозок и улучшению качества услуг и способствовала повышению транспортных расходов. Эта точка зрения получает значительное распространение, в частности в Латинской Америке и в странах восточной и южной части Африки. Кроме того, политическая приверженность делу расширения сотрудничества между странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита

постепенно находит свое отражение и на оперативном уровне. Отчасти это является результатом укрепления доверия среди лиц, занимающихся вопросами управления транзитными перевозками, под влиянием провозглашенного нового курса на коммерциализацию государственных предприятий и предоставление большей самостоятельности администрации предприятий. Доноры почувствовали эти изменения и стали проявлять большую готовность в оказании поддержки программам развития транзитных перевозок, которые, по их мнению, обладают теперь более значительными возможностями для получения конкретных позитивных результатов. Доноры теперь также более уверенно подходят к предоставлению такой поддержки, поскольку они могут продемонстрировать своим избирателям эффективность использования предоставляемой помощи. В то же время представленный выше обзор свидетельствует также и о том, что, несмотря на достигнутые положительные результаты в развитии транзитных перевозок, для дальнейшего совершенствования транзитных систем необходимо решить ряд сохраняющихся серьезных проблем. К решению этих проблем необходимо подходить на основе гораздо более широкого понимания приоритетов и новых идей, нашедших отражение в предложениях, кратко изложенных ниже.

А. Общие условия, определяющие развитие транзитных перевозок

36. Создание коммерчески благоприятных общих условий для развития транзитных перевозок по-прежнему остается главным направлением любых усилий, предпринимаемых с целью дальнейшего улучшения систем транзитных перевозок. Правительствам стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита следует укрепить меры, которые уже были приняты для перевода на коммерческую основу предприятий государственного сектора, занимающихся транзитными перевозками. Это включает, в частности, предоставление администрации гораздо большей самостоятельности в оперативных вопросах, принятие системы стимулов, поощряющих эффективную работу и способствующих тем самым повышению рентабельности предприятий, и содействие использованию механизмов, позволяющих привлекать частные компании для осуществления некоторых оперативных и управленческих функций. Привлечение частного сектора должно осуществляться на основе гибкого открытого подхода, предусматривающего также возможности для участия частного сектора в процессе принятия решений по вопросам политики в области транзитных перевозок. Следует продолжить усилия с целью полной приватизации некоторых основных секторов деятельности, в которых частные компании обладают большим потенциалом и опытом и могут обеспечить более эффективное предоставление более качественных услуг.

37. Другой проблемной областью, вызывающей серьезную обеспокоенность, является плохая координация деятельности между всеми операторами транзитных перевозок. Для того чтобы ориентировать сектор транзитных перевозок на цели рентабельности и максимального снижения издержек, связанных с транзитными перевозками, одним из необходимых условий выступает создание механизмов, обеспечивающих эффективную координацию всех операций, осуществляемых всеми соответствующими субъектами в странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита (включая директивные органы, таможенные власти,

перевозчиков, службы охраны, портовую администрацию, управление железных дорог, агентов по таможенной очистке и транспортно-экспедиторскому обслуживанию, банковские компании и компании по страхованию транзитных перевозок). Такие механизмы должны быть налажены на политическом, управленческом и оперативном уровнях. Хотя конкретные формы этих механизмов будут зависеть от соответствующих условий в каждом регионе или субрегионе, описанная ниже общая структура могла бы быть принята в качестве основы.

38. Страны, не имеющие выхода к морю, и соседние с ними страны транзита могли бы изучить вопрос о создании субрегиональных или региональных координационных комитетов на высоком уровне с участием представителей частного сектора, проводящих регулярные совещания с целью разработки руководящих принципов и процедур по вопросам планирования и политики. На оперативном уровне руководящие работники, занимающиеся вопросами транзитных перевозок, также должны проводить регулярные консультации с целью изучения вопросов, связанных с повседневной практической деятельностью. Аналогичный механизм по координации усилий мог бы быть создан также на национальном уровне в каждой из стран, не имеющих выхода к морю, и соседних стран транзита. Необходимо предусмотреть возможность проведения консультаций между руководителями, занимающимися вопросами оперативной деятельности, и пользователями услуг в области транзитных перевозок с целью обеспечения быстрого решения возникающих повседневных проблем. Подобные механизмы уже в той или иной мере существуют в различных регионах и субрегионах, однако они, как правило, создавались на специальной основе для разрешения конфликтов в кризисной ситуации. Им необходимо придать соответствующий институциональный статус для обеспечения устойчивой работы координационных структур.

В. Секторальные соображения

39. Железнодорожные перевозки: Объем финансовых ресурсов, выделенных для восстановления железнодорожной сети и закупки дополнительного подвижного состава и оборудования в различных регионах и субрегионах, является весьма впечатляющим, хотя оказание дальнейшей поддержки в этой области имеет не менее важное значение. Вместе с тем в ближайшие годы приоритетным направлением должно стать осуществление программ по обеспечению технического обслуживания. Другим важнейшим направлением усилий по повышению эффективности работы железнодорожного транспорта является улучшение положения в области управления. В настоящее время во многих странах управление железными дорогами, которое, как правило, было пронизано бюрократической культурой, претерпевает радикальные изменения. Следует продолжить осуществляемые в настоящее время усилия по предоставлению большей самостоятельности железнодорожной администрации. Для этого потребуются провести основательный пересмотр существующих систем управления. Необходимо обеспечить также более активное осуществление мер, направленных, в частности, на адаптацию железных дорог к коммерческим операциям и проведение регулярного обзора оперативных показателей, организационных структур и

использования финансовых ресурсов. Необходимо также содействовать поощрению конкуренции с другими видами транспорта и приватизации некоторых услуг, предлагаемых железными дорогами.

40. Обеспечение контроля за осуществлением двусторонних и субрегиональных соглашений между железными дорогами необходимо укрепить в таких ключевых областях, как процедуры расчетов за арендованное оборудование и услуги, предоставленные в обмен, стандартизация железнодорожного оборудования, техническое обслуживание вагонов и процедуры арбитража. Одним из важных направлений работы должны стать упрощение и согласование процедур, связанных с документацией, с целью дальнейшего облегчения операций, осуществляемых на границах при железнодорожных перевозках. Особое внимание следует уделить программам подготовки кадров на национальном и субрегиональном уровнях, включая программы обмена кадрами между железными дорогами. Другими приоритетными областями деятельности являются дальнейшее развитие и внедрение системы предварительного уведомления о передвижении грузов, укрепление унифицированных систем контроля, развитие механизмов сотрудничества между железными дорогами в области маркетинга, поощрение присоединения к международным конвенциям, касающимся железнодорожных перевозок, и создание институциональных механизмов для осуществления контроля за соблюдением норм безопасности и оценки экологического воздействия при перевозках по железной дороге.

41. Автомобильные транзитные перевозки: Следует и впредь уделять приоритетное внимание техническому обслуживанию дорог. Вместе с тем проблему технического обслуживания не удастся решить, пока пользователи не будут соблюдать требования, установленные в отношении предельной нагрузки на ось. Правительствам следует взять на себя обязательство использовать ресурсы фондов технического обслуживания дорог, формируемые за счет сборов с транзитных перевозок, лишь строго по назначению. Правительствам необходимо также укрепить возможности для обеспечения соблюдения нормативных положений, определяющих предельную нагрузку на ось. Правительства стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита должны также стремиться к использованию совместимых дорожных стандартов и спецификаций транспорта средств, поскольку несовместимость в этой области оказывает столь же неблагоприятное воздействие на состояние дорог.

42. Среди других областей, требующих дальнейших усилий, следует отметить принятие субрегиональных инструментов, касающихся гражданской ответственности водителей транспортных средств, ответственность перевозчиков, международные таможенные системы и общие стандарты в отношении безопасности дорог, транспортных средств и проведения экзаменов на право вождения автомобиля, разрешения на пользование дорогами и выдачу водительских прав.

43. Необходимо пересмотреть систему распределения транзитных грузов на основе квот, по-прежнему применяемую в Западной/Центральной Африке, поскольку она оказывает сдерживающее воздействие на свободную игру рыночных сил в автотранспортном секторе.

К проблеме наращивания потенциала в этом секторе, которую должна была решить система квот, следует подходить в рамках программ помощи, оказываемой донорами, или на основе расширения участия частного сектора, что с успехом было осуществлено в Малави и Уганде. Следует также содействовать тому, чтобы частный сектор дополнял усилия доноров по оказанию поддержки за счет более активного участия в создании региональных баз данных об автомобильных транзитных перевозках с целью облегчения управления ими и их оперативного планирования. Тенденция к либерализации услуг в области автомобильных транзитных перевозок должна дополняться обеспечением свободной конкуренции между автомобильными и железнодорожными перевозками. Следует также продолжить усилия по поощрению присоединения правительств к международным конвенциям, касающимся автомобильных перевозок.

44. Портовые сооружения и услуги: Техническое обслуживание портовых сооружений по-прежнему остается одним из важных направлений будущей программы действий правительств. В отношении эксплуатационных и управленческих аспектов также требуется принятие определенных мер с целью повышения эффективности работы портов.

45. Правительствам следует продолжить институциональные реформы в области портового хозяйства с целью усиления рыночной ориентации в деятельности портов, например, путем предоставления контрактов на управление или лицензий на эксплуатацию терминалов смешанным компаниям, функционирующим на основе коммерческих принципов, или частным компаниям. Внутри самих портов правительствам следует принять меры для налаживания и улучшения взаимодействия между портовой администрацией, таможенными службами, агентами, занимающимися таможенной очисткой и транспортно-экспедиторским обслуживанием, операторами терминалов и операторами внутреннего транспорта в рамках комитетов по упрощению процедур и других представительных органов, созданных в портах с целью повышения эффективности торговли и транспортного обслуживания. Кроме того, правительствам следует содействовать развитию информационных сетей, охватывающих все стороны, связанные с работой портов, и использованию электронного обмена данными (ЭОД) для обмена информацией, облегчающей доставку транзитных грузов и осуществление контроля за ними.

46. Следует содействовать расширению использования информационной технологии, в частности для обмена информацией, что должно позволить операторам портов и перевозчикам осуществлять планирование операций и сделает возможным упрощение и согласование процедур для высвобождения транзитных грузов, способствуя тем самым сокращению задержек и повышению эффективности использования оборудования. Следует поощрять использование контрактов на техническое обслуживание оборудования и принять меры по координации таможенных процедур и процедур по обеспечению безопасности в портах с целью снижения задержек. Кроме того, для борьбы с хищением грузов необходимо укрепить меры по обеспечению безопасности в портах путем улучшения контроля за доступом на территорию терминала, включая доступ для персонала; установления ограждений вокруг терминала; использования автоматических систем

наблюдения; проведения регулярных проверок; и принятия системы жестких санкций в превентивных целях. В портах необходимо также установить платформенные весы для проверки веса контейнеров и контроля уровня нагрузки на ось с целью предупреждения разрушения дорожного покрытия.

47. Необходимо также принять меры по улучшению положения в отношении парковочных зон, средств связи, помещений для отдыха, душевых и столовых для водителей транспортных средств рядом с территорией порта, и правительствам следует серьезно изучить вопрос о том, чтобы разрешить портовым властям оставлять у себя часть валютной выручки для удовлетворения потребностей в текущем техническом обслуживании оборудования.

48. Страховым организациям следует самым пристальным образом изучить вопрос об использовании механизмов страхования грузов по схеме склад-склад с целью снижения страховых премий. Необходимо продолжить энергичные усилия по развитию "сухих" портов в странах, не имеющих выхода к морю, в интересах обеспечения скорейшей и экономичной доставки грузов. С целью упрощения технического обслуживания и снижения стоимости запасных частей следует избегать закупок портового оборудования многочисленных марок путем улучшения сотрудничества между портовыми властями и донорами.

49. Внутренние водные пути: Первостепенное внимание необходимо уделить улучшению пока еще плохой инфраструктуры озерного/речного транспорта, в особенности в тех случаях, когда такие транзитные коридоры имеют жизненно важное значение. Самое пристальное внимание необходимо уделить также вопросу о создании на субрегиональном уровне правовых рамок для развития озерных/речных перевозок, важность которого в значительной мере недооценивается.

50. Воздушные грузовые перевозки: Хотя развитие воздушных грузовых перевозок по-прежнему сдерживается существующим низким уровнем спроса на эти услуги, некоторые страны, не имеющие выхода к морю, обладают в данном отношении значительным потенциалом, в особенности в субрегиональном контексте. Осуществляющийся процесс либерализации приведет к дальнейшему усилению конкуренции в этом секторе. В этой связи следует активизировать усилия, предпринимаемые с целью стимулирования создания пулов для организации воздушных грузовых перевозок, что в значительной мере содействовало бы решению проблемы несбалансированности грузовых потоков на соответствующих направлениях и низкого объема перевозок и, тем самым, способствовало бы повышению конкурентоспособности стран. Необходимо также улучшить наземное оборудование, и в частности системы для накопления, хранения и распределения грузов. В этом отношении важную роль должен играть частный сектор. Кроме того, следует продолжить усилия по либерализации политики, касающейся предоставления коммерческих прав на перевозку грузов регулярными рейсами.

51. Правительствам следует облегчить расширение перевозок грузов чартерными рейсами, в особенности в тех случаях, когда спрос на перевозки является нерегулярным и подвержен резким колебаниям и поэтому его сложно удовлетворить с помощью регулярных рейсов.

52. Кроме того, правительствам следует осуществлять постоянные усилия по выявлению и использованию возможностей для стимулирования развития перевозок путем снижения тарифов в отношении отдельных товаров, секторов, маршрутов и периодов перевозок. Использование таких скидок могло бы быть направлено на развитие новых видов перевозок и, в частности, на устранение существующей несбалансированности в грузопотоках.

53. Связь: Усилия правительств по улучшению коммуникационных средств оказывают огромное положительное воздействие на оперативные связи между портами и импортерами и экспортерами в странах, не имеющих выхода к морю. Вместе с тем этот прогресс должен дополняться усилиями по обеспечению развития почтовых и телекоммуникационных услуг на строго коммерческой основе и расширению участия частного сектора, которое пока носит весьма ограниченный характер.

54. Управление и подготовка кадров: Следует обеспечить активную поддержку различных учебных программ, включая рабочие совещания, семинары, обучение без отрыва от производства и более продолжительные учебные курсы для управляющих и операторов среднего и низкого уровней в таких секторах, как порты, железные дороги, автомобильный транспорт, воздушные грузовые перевозки и таможенное и транспортно-экспедиторское обслуживание. В этом отношении правительства должны создать соответствующие возможности для организации подготовки кадров в имеющихся заведениях. Расширение участия частного сектора во всех этих областях должно способствовать улучшению условий для повышения эффективности коммерческой деятельности.

C. Будущие направления мер международной поддержки

55. Поддержка, оказанная сообществом доноров в течение последних лет, в значительной мере помогла решить острые проблемы, препятствующие развитию транзитных перевозок, в частности в области инфраструктуры транзитных перевозок. Не имеющие выхода к морю страны и страны транзита обладают ограниченными возможностями для обслуживания этой инфраструктуры, что делает необходимым дальнейшее оказание помощи донорами в данной области, включая продолжение поставок транспортного оборудования. Вместе с тем существует ряд мер на политическом и оперативном уровнях, которые также нуждаются в поддержке со стороны доноров. В этой связи донорам следует изучить возможность оказания помощи в будущем по следующим направлениям:

- содействие осуществлению институциональных реформ и реформ политики, поощряющих организацию транзитных перевозок на основе рыночных принципов;

- поощрение осуществления программ коммерциализации и приватизации в секторе транзитных перевозок, включая оказание помощи в выявлении возможностей для развития партнерства с частным сектором;
- оказание поддержки механизмам, призванным содействовать улучшению координации деятельности в области транзитных перевозок на национальном и субрегиональном уровнях;
- разработка новых субрегиональных транспортных проектов, позволяющих устранить физические ограничения в существующих транзитных коридорах;
- поддержка программ в области подготовки кадров, в особенности на субрегиональном уровне;
- поддержка других межстрановых проектов, содействующих расширению субрегиональной торговли.

D. Институциональные механизмы для последующей деятельности

56. С учетом важной роли, которую в будущем должны будут играть субрегиональные организации в содействии эффективному осуществлению субрегиональных механизмов сотрудничества в области транзитных перевозок, донорам, включая ПРООН, следует серьезно изучить вопрос о поддержке национальных усилий по созданию технических подразделений в этих организациях с целью:

- оказания помощи правительствам в разработке субрегиональной политики в области транзитных перевозок;
- подготовки технических исследований для обоснования предлагаемых совместных проектов на субрегиональном уровне;
- развития связей с частным сектором с целью определения приоритетных областей для его участия;
- выполнения функций субрегионального партнера во взаимоотношениях с учреждениями-донорами в ходе осуществления их программ по поддержке процесса коммерциализации и приватизации;
- выполнения функций субрегионального партнера во взаимоотношениях с учреждениями-донорами в ходе осуществления субрегиональных программ по подготовке кадров в области транзитных перевозок;

- содействия организации консультативных совещаний на субрегиональном уровне между странами, не имеющими выхода к морю, и соседними странами транзита для проведения обзора осуществления существующих двусторонних и субрегиональных механизмов сотрудничества и при необходимости их корректировки с учетом изменений в области транзитных перевозок;
- оказания помощи правительствам в создании координационных механизмов на субрегиональном уровне для повышения эффективности сотрудничества между всеми сторонами, связанными с сектором транзитных перевозок.

57. Потребность в создании таких технических подразделений представляется особенно неотложной в Африканском регионе, где по-прежнему остро стоит проблема слабых институциональных структур. Поскольку в Комиссии по транспорту и связи стран южной части Африки в СРЮА уже существует такое подразделение, созданное при поддержке доноров, предлагается, чтобы доноры в приоритетном порядке оказали помощь в создании аналогичных подразделений в субрегионах Западной/Центральной и Восточной/Центральной Африки через два соответствующих субрегиональных механизма, которыми являются Постоянный секретариат северного транзитного коридора в Кении и Конференция министров государств Западной и Центральной Африки по морским перевозкам (МИНКОНМАР) в Кот-д'Ивуаре.

58. С целью организации форума для проведения глобального обзора прогресса в развитии систем транзитных перевозок следует изучить вопрос о созыве еще одного 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, в 1999 году.
