



Конференция Организации
Объединенных Наций по
торговле и развитию

Distr.
LIMITED

TD/B/LDC/AC.1/L.2
20 June 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, 22 июня 1995 года

Проект доклада 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 Центральном учреждении Организации Объединенных Наций, Нью-Йорк, с 19 по 22 июня 1995 года

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

СОДЕРЖАНИЕ

<u>Глава</u>	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
Введение	1 - 2	2
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)	3 - 26	3
II. Организационные вопросы	27 -	9

Приложения

- I. Предложения в отношении разработки глобальных рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита и сообществом доноров

ВВЕДЕНИЕ

1. В пункте 5 своей резолюции 48/169 Генеральная Ассамблея, в частности, предложила развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и соседним странам транзита еще более активизировать сотрудничество по развитию инфраструктуры, учреждений и служб в области транзитных перевозок для ускорения транзитной перевозки товаров при финансовой и технической помощи со стороны доноров и финансовых учреждений. 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, целью которого является обзор 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, который также был проведен в Нью-Йорке 14-16 июня 1995 года во исполнение пункта 12 указанной резолюции. Информация о результатах этого Симпозиума была представлена на рассмотрение участников межправительственного совещания для ее 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 между странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита в области транзитных перевозок. Его участники также рассмотрели вопросы, связанные с необходимостью действий доноров в поддержку программ развития транзитных перевозок. В рамках обсуждений, состоявшихся в ходе Симпозиума, был проведен всесторонний обзор политических и оперативных аспектов проблем, связанных с транзитными перевозками. Результаты Симпозиума стали отражением сдвига в направлении формирования глобальных рамок для создания долгосрочных устойчивых предпосылок, необходимых для эффективного функционирования систем транзитных перевозок. Данное Совещание открывает ценную возможность для обмена мнениями между представителями стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита и их партнерами по развитию в целях оценки проблем транзитных перевозок и предложений в отношении будущих действий, отраженных в информации о результатах Симпозиума.

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)

3. В связи с рассмотрением указанных пунктов повестки дня в распоряжении участников Совещания находились три основных доклада, озаглавленные "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) и "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).

4. Председатель внес на рассмотрение доклад о работе Симпозиума и отметил, что в нем рассматриваются 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.

5. В своем вступительном заявлении представитель ЮНКТАД кратко изложил основные аспекты предложений в отношении формирования стратегических рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок, которые были согласованы в ходе Симпозиума для представителей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Эти основные аспекты включали в себя основополагающие политические и секторальные вопросы, связанные с транзитными перевозками. Что касается первой из указанных групп вопросов, то предложения участников Симпозиума относились к либерализации торговли применительно к услугам в области транзитных перевозок; укреплению двусторонних и субрегиональных механизмов сотрудничества; необходимости создания альтернативных маршрутов; формированию организационных механизмов; необходимости соблюдения положений международных конвенций; поощрению региональной и субрегиональной торговли; совершенствованию деятельности по профессиональной подготовке; предотвращению деградации окружающей среды; и физической инфраструктуре транзитных перевозок. Секторальные вопросы касались необходимости управления операциями по транзитным перевозкам всеми видами транспорта с применением коммерческих критериев, поощрения приватизации транзитных перевозок и привлечения частного сектора к разработке политики в области транзитных перевозок.

6. Что касается роли сообщества доноров, то 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. Приоритетные сферы оказания финансовой помощи включали в себя поддержку новых инвестиций; развитие альтернативных маршрутов; разработку проектов, связанных с сухопутными портами; предоставление оборудования для транзитных перевозок; и поддержку проектов в области торговли

и производства в целях оказания содействия в расширении региональной торговли. К развитым странам был также обращен призыв обеспечить улучшение доступа к их рынкам товаров, представляющих интерес для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с точки зрения экспорта.

7. ЮНКТАД, региональным экономическим комиссиям и соответствующим учреждениям, занимающимся оказанием технической помощи, следует обеспечить дальнейшее расширение реализуемых ими программ, направленных на поддержку развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита в различных сферах транзитных перевозок. Что касается последующих мер в связи с рекомендациями Симпозиума, то участники Симпозиума пришли к согласию в отношении 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, занимающихся вопросами конкретных транзитных коридоров.

8. Представитель Монголии, выступая от имени группы 29 не имеющих выхода к морю развивающихся стран, выразил признательность секретариату ЮНКТАД как единственной организации в системе Организации Объединенных Наций, которая осуществляет деятельность в интересах не имеющих выхода к морю стран. Увеличение числа не имеющих выхода к морю стран сопровождалось увеличением числа трудных задач, которые стоят перед этими странами. В связи с тем, что отсутствие выхода к морю является серьезным препятствием на пути осуществления общих усилий 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 транзитных 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.

9. Предложение 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 о последствиях достигнутых на Уругвайском раунде договоренностей для не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

10. Представитель Франции, выступая от имени членов Европейского союза, заявил, что, хотя его группа проявила интерес к проблемам не имеющих выхода к морю развивающихся стран в Генеральной Ассамблее ООН, она 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 уделяется первоочередное внимание. Поэтому потребностям тех не имеющих выхода к морю стран, которые являются наименее развитыми странами, также уделяется первоочередное внимание.

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

12. Представитель Уганды заявил, что Уганда как не имеющая выхода к морю страна зависит в этом отношении от Кении и Танзании. Вместе с тем она также является страной транзита для таких не имеющих выхода к морю стран, как Руанда, Бурунди и Заир. После периода нестабильности 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 шоссейных 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. 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.

13. Представитель Непала заявил, что в результате проведения политики либерализации торговли за последние четыре года объем торговли более чем удвоился. Сохранение этой политики в будущем будет оказывать дополнительное давление на транспортную и транзитную системы. Многие технические проблемы, связанные с транзитными перевозками, были решены и могут быть решены на двустороннем уровне. Вместе с тем для развития физической инфраструктуры требуется увеличить международную поддержку. Секретариату ЮНКТАД следует оказывать необходимую поддержку в целях разработки и внедрения согласованных принципов, процедур и систем документации.

14. Развитие воздушного и речного транспорта должно ослабить давление на осуществляющий транзитные перевозки наземный транспорт и устранить часть связанных с транзитом трудностей. В качестве среднесрочных мер страны, помимо стран непосредственного транзита, могли бы

облегчить расширение торговли не имеющих выхода к морю стран за счет предоставления специальных тарифных льгот в отношении товаров, представляющих экспортный интерес для не имеющих выхода к морю стран, а также использования льготных ставок оплаты воздушных перевозок и связанных с этим сборов. Важно, чтобы ЮНКТАД создала картотеку всех конвенций и резолюций, касающихся вопроса о транзитных перевозках. Совершенствованию системы транзитных перевозок способствовало бы создание на региональном уровне форума с участием не имеющих выхода к морю стран и стран транзита, сообщества доноров, ЮНКТАД и заинтересованных региональных организаций.

15. 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 перечисленные предложения будут успешно реализованы на практике на основе поддержки со стороны стран транзита, сообщества доноров и международных организаций.

16. Представитель Руанды напомнил о руандийской трагедии и от имени своей страны выразил признательность всем донорам, которые оказали ей помощь. Его страна в неотложном порядке нуждается в помощи для ремонта и восстановления объектов физической инфраструктуры, замены парка автотранспортных средств и восстановления кадрового потенциала на всех уровнях, включая кадры в государственном и частном транспортном секторе. Международная поддержка также требуется для устранения факторов физического и иного характера, затрудняющих использование Руандой альтернативных 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.

17. Представитель Китайской Народной Республики 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. Он указал, что 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.

18. 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 регионами Восточной и Западной Европы. 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 перечислил 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.

19. Представитель Китайской Народной Республики подтвердил готовность своей страны рассматривать вопрос о транзитных перевозках на основе взаимного равенства и выгоды и 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.

20. Представитель Таиланда разделяет выраженное в докладе Секретариата мнение о том, что основные аспекты проблем транзита коренятся в необходимости налаживания двустороннего и регионального сотрудничества. Начиная с 1992 года 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 НДР, Мьянмой и Таиландом, а также экономического сотрудничества в субрегионе Большого Меконга. В этой связи была разработана Программа международного сотрудничества Таиланда.

21. Представитель Исламской Республики Иран сказал, что его страна придает большое значение региональному сотрудничеству в Азии и Тихом океане. К основным проектам, которые свяжут Иран с центральноазиатскими республиками, относятся железная дорога Бафк-Бендер-Аббас протяженностью 100 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 Иране с Душанбе в Таджикистане, План электросвязи "Шелковый путь" и нефтепровод, который соединит Европу с центральноазиатскими республиками.

22. 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 и практикум по смешанным перевозкам в мае 1994 года.

23. 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.

24. 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 1994 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 пересматривается и упорядочиваются. Меры политики охватывают также использование портов и воздушного транспорта. Вводится плата за проезд по дорогам в целях мобилизации средств на содержание инфраструктуры дорог. Предусматривается также возобновление финансирования второго этапа претворения в жизнь политики Нигера в области транспорта. Он добавил, что вскоре будет учрежден национальный фонд для обеспечения безопасности движения на дорогах. Однако внутренних ресурсов недостаточно для претворения в жизнь политики и программ Нигера в области транспорта. Он призвал доноров оказать в этой связи надлежащую поддержку.

25. 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 содержания 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 органов самоуправления, улучшение инфраструктуры, реорганизацию системы управления, регулирование тарифной системы, улучшение эксплуатации оборудования и упорядочение таможенных процедур. Он перечислил также принципы, которые будут соблюдаться при выполнении программы реорганизации.

26. Он перечислил области, в которых потребуется помощь доноров в форме субсидий или займов на самых льготных условиях, и подробно остановился на мероприятиях, проводимых его правительством в области железнодорожного транспорта, водных путей озера Виктория, надлежащих условий для транзитных перевозок на пограничных пунктах и подготовки кадров. Он призвал ЮНКТАД оказать его стране помощь в решении проблемы документации на транзитные грузы. 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 правительству извлечь из него выгоды.

Глава II

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

А. Открытие сессии

27. Совещание было открыто представителем руководителя ЮНКТАД 19 июня 1995 года в 10 ч. 00 м.

В. Выборы должностных лиц

(Пункт 1 повестки дня)

28. 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)

29. На втором заседании 20 июня 1995 года заместителем Председателя бюро был избран также г-н Герхард ДУЯК из Австрии.

С. Утверждение повестки дня и организация работы

(Пункт 2 повестки дня)

30. 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)

(окончание следует)