



Конференция Организации
Объединенных Наций по
торговле и развитию

Distr.
LIMITED

TD/B/LDC/AC.1/L.3
21 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 ГЛОБАЛЬНЫХ РАМОК ДЛЯ СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ
ТРАНЗИТНОГО
ТРАНСПОРТА МЕЖДУ РАЗВИВАЮЩИМИСЯ СТРАНАМИ, НЕ ИМЕЮЩИМИ
ВЫХОДА К МОРЕ,
И РАЗВИВАЮЩИМИСЯ СТРАНАМИ ТРАНЗИТА И ДОНОРАМИ

Введение

1. В течение вот уже многих лет особые потребности и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита являются предметом обсуждения на различных международных форумах. Несмотря на несколько инициатив, предпринятых этими странами как на национальном, так и на международном уровнях и международным сообществом для преодоления этих конкретных проблем, задачи, с которыми эти страны по-прежнему сталкиваются, продолжают оставаться трудноразрешимыми. Именно в связи с этим Генеральная Ассамблея на протяжении последних четырех лет выступает в поддержку новаторского подхода, направленного на то, чтобы развивать более эффективные механизмы сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и их соседями по транзиту и содействовать более активной вспомогательной роли доноров. Совещание для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, организованный под эгидой Организации Объединенных Наций, является уникальным форумом для развития этих механизмов, служащих основой для создания эффективной и самостоятельной системы транзитного транспорта. На Совещании был также рассмотрен вопрос о роли международного сообщества в оказании поддержки подобным усилиям. Высказанные на Совещании замечания и рекомендации, которые излагаются ниже, в полной мере учитывают конкретные нужды и потребности тех различных регионов и субрегионов, где расположены развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита. Эти замечания и рекомендации являются базовыми элементами новой глобальной повестки дня для трехстороннего сотрудничества в области транзитного транспорта.

1. Основополагающие проблемы в области политики, касающиеся транзитного транспорта

2. Как не имеющие выхода к морю страны, так и страны транзита часто прибегают к политике государственного вмешательства, стремясь к достижению неэкономических целей, таких, как быстрое создание рабочих мест в автотранспортной индустрии или применение протекционистских мер по отношению к железным дорогам, с тем чтобы повысить их производительность. В долгосрочной перспективе важно учитывать коммерческую рентабельность сектора транзитного транспорта, качество предоставляемых услуг и их стоимость для потребителей. В этой связи рекомендуется:

- чтобы правительства оказывали поддержку созданию ориентированных на рынок коммерческих условий путем либерализации торговли транзитными услугами и создания открытого для конкуренции рынка, в условиях которого основным стимулом для поставщиков таких услуг является прибыль.

3. В своих усилиях по совершенствованию безопасности транзита, на которой могут отрицательно сказаться сбои в функционировании основного транзитного коридора, страны, не имеющие выхода к морю, стремятся создавать альтернативные маршруты. Такая политика также открывает возможности для коммерциализации транзита путем стимулирования конкуренции между портами и транзитными коридорами. Однако в этой связи постоянно возникают две проблемы латентного характера. Обеспечение функционирования альтернативных маршрутов может потребовать значительного вмешательства со стороны правительства в рыночный механизм, с тем чтобы побудить импортеров и экспортеров отказаться от использования традиционных маршрутов. Такое вмешательство имеет отрицательные финансовые последствия, которые могут оказаться неблагоприятными для пользователей транзитными услугами. Более того, неизбежно возникнет коллизия интересов, поскольку прибрежные государства заинтересованы в том, чтобы обеспечить

эффективный и прибыльный характер инвестиций в транзитно-транспортные объекты и не допустить возникновения избыточного транспортного потенциала. В этой связи рекомендуется:

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

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

- укреплять на стратегическом и оперативном уровнях существующие институциональные механизмы в области контроля и содействия осуществлению соглашений и договоренностей, а в тех случаях, когда их не существует, срочно разрабатывать их и всячески стимулировать участие в них таких учреждений, как советы грузоперевозчиков и комитеты содействия торговле, в состав которых входили бы представители частного сектора.

На протяжении вот уже длительного времени использование международных соглашений является успешным инструментом внедрения эффективной и надежной системы транзитного транспорта. Однако ряд развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита не присоединились к этим соглашениям, частично из-за отсутствия знаний о преимуществах, которые несут с собой такие соглашения, а также из-за отсутствия необходимых институциональных механизмов для инициирования и осуществления мер, необходимых для процесса ратификации. В этой связи рекомендуется:

- развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита рассмотреть возможность дальнейшей активизации усилий с целью присоединиться к этим конвенциям, а донорам и международным организациям, включая ЮНКТАД, оказать этим странам в случае надобности необходимое техническое содействие.

5. Хорошо сбалансированное и рациональное использование как железных дорог, так и автомобильных дорог без сомнения имеет явные преимущества. В этой связи рекомендуется:

- разработать такую политику, которая содействовала бы справедливой конкуренции обоих видов транспорта в условиях коммерческой деятельности в области транзитных перевозок.

6. Высокие расходы на транзитные перевозки, которые не имеющие выхода к морю страны вынуждены нести в связи с большими расстояниями транспортировки, трудностями процедурного характера, слабо развитой транзитно-транспортной и коммуникационной инфраструктурой, задержками, складскими издержками и высокими транзитными тарифами, являются той проблемой, которая будет и в дальнейшем вызывать наибольшую озабоченность у этих стран. Между тем эти расходы можно сократить не только путем решения этих связанных исключительно с транзитом проблем, но также и путем принятия целенаправленных мер по сокращению зависимости от иностранных рынков. В этой связи рекомендуется:

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

7. По-прежнему ощущается острая нехватка адекватно подготовленной квалифицированной рабочей силы в секторе транзитного транспорта, которая является источником серьезных проблем в его деятельности. В этой связи рекомендуется:

- предпринимать целенаправленные усилия по содействию осуществлению комплексных учебных программ, которые охватывали бы все уровни, начиная от высшего руководства до операторов низкого уровня как в государственном, так и в частном секторах, и включать в такие учебные программы подготовку инструкторов, предоставление учебных материалов и отбор местных партнеров в тех случаях, когда в осуществлении этих программ участвуют иностранные специалисты;
- предпринимать усилия по повышению институционального потенциала в секторе транзитного транспорта.

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

- осуществлять согласование мер, предпринимаемых совместно не имеющими выхода к морю странами и странами транзита, с тем чтобы обеспечить соблюдение соответствующих экологических стандартов;
- содействовать укреплению и развитию сектора транспорта на основе экологически безопасного управления системами движения и транспорта и эффективных проектов в соответствии с согласованными экологическими нормами.

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

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

II. Секторальные проблемы

а. Железные дороги

10. Железные дороги играют важную роль в системах транзитно-транспортных коридоров, связывающих морские порты с большинством стран, не имеющих выхода к морю. Однако проблемы в области политики и проблемы оперативного характера снижают их эффективность и рентабельность и качество услуг для потребителей. В тех случаях, когда нормативное регулирование протекционистских мер в отношении железных дорог являются недостаточно жесткими, наблюдается постепенный переход к использованию автодорожных транзитных перевозок.

і) Аспекты политики

Нормативные условия, в которых действует руководство железных дорог, в целом не содействуют управлению с ориентацией на рынок. Среди основных специфических характеристик различных моделей управления железными дорогами, которые отрицательно сказываются на эффективности железнодорожных перевозок, следует назвать следующие: применение правил, регулирующих деятельность гражданской службы, которые сокращают возможности руководства железных дорог эффективно и своевременно реагировать на потребности потребителей; применение необоснованных протекционистских мер в отношении железных дорог, обеспечивающих их защиту от конкуренции со стороны других видов транспорта; финансирование некоммерческих операций правительствами некоторых стран; ограниченная самостоятельность железных дорог по утверждению планов и использованию капитальных средств и осуществлению регулярного контроля за функционированием железных дорог; плохая координация работы железных дорог на субрегиональном уровне; и отсутствие достаточного внимания к экологическим аспектам функционирования железных дорог. В этой связи рекомендуется:

- правительствам рассмотреть возможность предоставления большей оперативной самостоятельности руководству железных дорог путем осуществления соответствующих планов структурной перестройки;
- учитывать также при эксплуатации железных дорог коммерческие критерии, а также способствовать развитию конкуренции с другими видами транспорта и усиливать их взаимодополняющую роль. Необходимо поощрять, где это целесообразно, приватизацию некоторых видов железнодорожного обслуживания;
- правительствам в тех случаях, когда железные дороги функционируют на коммерческой основе, но одновременно предоставляют услуги в порядке выполнения государственной повинности, оплачивать расходы по их предоставлению;
- создать институциональные механизмы для обеспечения контроля за безопасностью, загрязнением и экологическими последствиями перевозки грузов по железным дорогам, в особенности опасных товаров.

ii) Инфраструктура железнодорожного транзитного транспорта

11. Во всех регионах и субрегионах начато осуществление важных проектов и программ по восстановлению и развитию железнодорожной инфраструктуры, включая основные транзитные коридоры. В качестве наиболее наглядных примеров можно привести следующие: проект "Коридор Освободителей" в Латинской Америке, осуществляемый Боливией, Перу, Бразилией, Парагваем, Уругваем, Аргентиной и Чили, предназначен для создания единой трансконтинентальной сети перевозки грузов; программа ЮКТС в южной части Африки по восстановлению железнодорожных транзитных коридоров, ведущих к портам в Мозамбике, Анголе, Танзании и Намибии; план перевода всех существующих узкоколейных железнодорожных путей с метровой колеи на широкую колею, от осуществления которого также выиграет и Непал; программы восстановления в восточном/центральном и западном/центральном африканских субрегионах в не имеющих выхода к морю странах, через которые проходят железнодорожные транзитные коридоры, ведущие к портам соответственно на побережье Индийского и Атлантического океанов; проект Мешхед-Серахс в Исламской Республике Иран, связывающий среднеазиатские республики с портами Персидского залива; проект по созданию евро-азиатского трансконтинентального железнодорожного коридора, связывающего Китай и Западную Европу через страны - члены Организации экономического сотрудничества; железнодорожные пути, связывающие среднеазиатский регион с Пакистаном через Афганистан. Особую озабоченность по-прежнему вызывают проблемы ограниченного доступа к оборудованию, включая локомотивы и вагоны, и неадекватность эксплуатационно-ремонтных норм. Соответственно рекомендуется:

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

iii) Оперативно-технические проблемы

12. Бесперебойному движению транзитных грузов по железным дорогам по-прежнему мешает наличие ряда оперативно-технических проблем, которые должны быть решены в рамках двусторонних и субрегиональных соглашений и консультаций. В этой связи рекомендуется:

- осуществить дальнейшее совершенствование трансграничного движения поездов путем упрощения и согласования документации и процедур, а также координации часов работы;
- обеспечить надлежащее оборудование, рабочую силу и средства для проведения железнодорожных досмотров и создать стандартные системы досмотра на границах;

- чтобы правительства осуществили необходимые меры для присоединения к соответствующим международным конвенциям, касающимся железнодорожного транспорта, например к Международной конвенции, касающейся перевозки грузов железнодорожным транспортом (СИМ), в которой содержатся международно признанные нормы, гарантирующие эффективные и безопасные условия для международных железнодорожных операций;
- создать эффективные системы контроля за движением грузов по транзитным коридорам;
- расширять и осуществлять программы подготовки кадров как на национальном, так и на субрегиональном уровнях и содействовать осуществлению программ обмена кадрами между железными дорогами;
- осуществить внедрение упрощенной системы, отвечающей потребностям пользователей в вопросе рассмотрения претензий и выплаты компенсации в тех случаях, когда действующие процедуры носят громоздкий характер.

б. Автодороги

13. Хотя автодорожные перевозки, видимо, не являются наиболее экономичным способом транспортировки грузов по протяженным транзитно-транспортным коридорам, которые связывают не имеющие выхода к морю страны с портами на побережье, наблюдается усиливающаяся тенденция к осуществлению перевозок не железнодорожным, а автодорожным транспортом, поскольку это открывает возможности для обеспечения более высоких стандартов обслуживания с точки зрения скорости и безопасности во время транзита. Однако есть препятствия, мешающие развитию этой тенденции, включая, в частности, наличие трудностей как политического, так и оперативно-технического характера, которые должны быть преодолены самым решительным образом, с тем чтобы индустрия автодорожных перевозок могла сохранить свои конкурентные преимущества по сравнению с другими видами транзитного транспорта.

и) Вопросы политики

14. Среди основных вопросов в области политики следует назвать вопросы, касающиеся законодательства, в области автодорожных перевозок, сборов за транзитные перевозки, механизмов финансирования автодорог, управления автодорожным транзитным транспортом и координации автодорожной транспортной деятельности. В целях устранения существующих недостатков в этих областях рекомендуется:

- принять на двустороннем и субрегиональном уровнях общие стандарты и нормы сертификации в таких областях, как безопасность дорог, испытание автотранспортных средств и проведение экзаменов на право вождения автотранспорта, выдача разрешений на пользование дорогами, выдача водительских прав и установление стандартов в отношении автотранспортных средств;
- правительствам принять целенаправленную политику либерализации автодорожных транзитных услуг путем содействия конкуренции в индустрии автодорожных транзитных перевозок;

- правительствам предпринять усилия по согласованию системы транзитных сборов на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях и внедрить эффективные механизмы обеспечения ее соблюдения;
- серьезно проработать вопрос о создании упрощенной системы оплаты для осуществления транзитных сборов, с тем чтобы упростить платежные процедуры для движения транспортных средств международного следования;
- правительствам предоставлять, где это возможно, советам автодорожного транспорта большую самостоятельность в реализации корпоративных решений;
- содействовать участию также организаций частного сектора в разработке политики, касающейся автодорожного транзитного транспорта;
- решить проблемы, связанные с риском нанесения ущерба окружающей среде, в рамках индустрии автодорожного транспорта путем разработки руководящих принципов, касающихся борьбы с загрязнением и перевозки опасных грузов по автомобильным дорогам.

ii) Инфраструктура автодорожных транзитных перевозок

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

- существенно увеличить объем инвестиций из всех источников в целях развития инфраструктуры автодорожных транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита;
- внедрить на двустороннем и субрегиональном уровнях эффективные согласованные правила, регулирующие нагрузку на ось, и процедуры обслуживания автомобильных дорог;
- укрепить существующие органы контроля за выполнением согласованных правил и процедур и договориться о введении санкций за их несоблюдение и обеспечить применение этих санкций;
- использовать автодорожные транзитные сборы исключительно для обслуживания и улучшения состояния шоссейных дорог, с тем чтобы сократить до минимума автотранспортные эксплуатационные расходы.

iii) Оперативно-технические проблемы

16. На эффективности автодорожных транзитных перевозок во многих не имеющих выхода к морю странах и странах транзита продолжают сказываться ограничения в виде целого ряда нематериальных препятствий и других оперативно-технических трудностей, которые необходимо преодолевать на национальном, двустороннем и субрегиональном уровнях. В этой связи рекомендуется:

- осуществлять более эффективные меры по согласованию и упрощению таможенной документации и процедур, иммиграционных требований, порядка досмотра грузов, часов работы пограничных пунктов и других элементов, которые могут вызвать задержки в движении грузов;
- правительствам рассмотреть возможность принятия необходимых мер для присоединения к соответствующим международным конвенциям, касающимся автодорожных транспортных перевозок, таких, как Международная конвенция об автомобильной перевозке грузов (СМР), в которых содержатся международно признанные нормы, гарантирующие эффективные и безопасные условия для международных автотранспортных операций, и для их осуществления;
- расширять региональные базы данных об автодорожном транзите, с тем чтобы облегчить управление и оперативное планирование, связанное с автодорожным транзитом;
- пересмотреть вопрос о системе квот для распределения транзитных грузов между операторами национальных и иностранных грузовых перевозок, а также практику дифференцирования транзитных сборов с учетом двусторонних и субрегиональных условий в рамках более широкой политики по децентрализации индустрии автодорожных транзитных перевозок;
- принять общую комплексную систему страхования ответственности в отношении третьих лиц на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;
- расширять и осуществлять национальные и региональные учебные программы и обеспечивать соответствие учебных материалов международной практике и правилам, касающимся автодорожных транзитных перевозок.

с. Портовые сооружения и услугиi) Проблемы в области политики

17. Несмотря на достижение определенного прогресса, не имеющие выхода к морю страны и соседние с ними прибрежные страны в равной степени волнуют постоянные проблемы в работе портов в их регионах. Это отчасти объясняется неадекватностью политики, проводимой правительствами стран в отношении портов. В этой связи рекомендуется:

- правительствам искать новые и совместные пути совершенствования портовых сооружений и услуг для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;
- правительствам поощрять применение методов управления, имеющих более ярко выраженный коммерческий характер, и в тех случаях, когда правительствам требуется

осуществить часть транспортных операций в портах по заниженным ставкам, оплачивать такие услуги;

- рассмотреть возможность принятия мер по предоставлению органам управления портами большей самостоятельности и управленческих полномочий в плане осуществления перемен;
- серьезно проработать вопрос о приватизации определенных секторов деятельности портов;
- правительствам рассмотреть возможность предоставления портовым властям разрешения оставлять у себя часть получаемой ими иностранной валюты для удовлетворения ряда своих потребностей в оборудовании;
- правительствам рассмотреть возможность принятия необходимых административных мер в целях присоединения к соответствующим международным конвенциям, касающимся безопасности портов и борьбы с загрязнением, а также портовых сооружений и служб транзитных перевозок, и их осуществления;
- правительствам содействовать расширению сотрудничества и координации между государственными и частными учреждениями, занимающимися транзитными перевозками с использованием портов (таможенная администрация, службы безопасности, портовые власти, коммерческие банки, транспортно-экспедиторские агентства и страховые компании и т.д.);
- поощрять портовые власти к активному поиску путей обслуживания клиентов;
- прибрежным странам рассмотреть возможность предоставления не имеющим выхода к морю странам площадей для хранения и обработки транзитных грузов;
- по возможности поощрять страны транзита к созданию необходимых механизмов для осуществления прямой доставки транзитных грузов.

ii) Проблемы оперативно-технического и материального характера

18. Что касается импорта и экспорта товаров не имеющими выхода к морю странами, то, несмотря на достигнутый прогресс, наиболее узким местом в транзитной системе остаются морские порты в силу целого ряда недостатков материально-технического характера и оперативно-технических трудностей. Они отчасти связаны с низким качеством погрузочно-разгрузочного оборудования и складских сооружений для транзитных грузов, что может быть одной из причин утери товаров, нанесения ущерба и порчи, а также взысканием более высоких сборов за пользование такими сооружениями, применением обременительных процедур для очистки и выдачи грузов и недостатком квалифицированной рабочей силы. В этой связи рекомендуется:

- установить конкурентоспособные ставки сборов за хранение грузов с учетом рыночных условий;
- в том случае, когда складские помещения предоставляются за пределами территории порта, их местонахождение должно быть приемлемым для потребителей с коммерческой точки зрения;

- осуществить упрощение и согласование документации и процедур для очистки транзитных грузов;
- в ходе совместных консультаций между не имеющими выхода к морю странами и странами транзита рассмотреть вопросы, касающиеся размера таможенного залога для транзитных грузов, проверки контейнеров и представительства операторов из не имеющих выхода к морю стран в портах, с тем чтобы потребители транзитных услуг не несли необоснованно высоких финансовых затрат и чтобы была обеспечена безопасность их товаров;
- чтобы банковские и страховые учреждения предприняли дополнительные усилия по разработке механизмов страхования транзитных грузов по схеме склад-склад;
- активно содействовать созданию так называемых "сухих" портов в не имеющих выхода к морю странах, с тем чтобы гарантировать оперативное и рентабельное движение грузов;
- чтобы портовые власти совместно с донорами согласовали вопросы унификации типов портового оборудования, с тем чтобы упростить его обслуживание и стоимость запасных частей;
- расширять и осуществлять учебные программы для портовых рабочих, с тем чтобы они могли применять новые технологии и процедуры;
- усилить деятельность транспортно-экспедиторских компаний, особенно мелких и средних агентств путем осуществления всеобъемлющих учебных программ.

d. Внутренние водные пути

19. Использование внутренних водных путей обеспечивает транзитное обслуживание для ряда не имеющих выхода к морю стран, таких, как Боливия, Бурунди, Центральноафриканская Республика, Малави, Мали, Лаос, Нигер, Парагвай и Уганда. Ключевыми проблемами, мешающими повышению эффективности транзитного обслуживания на таких водных путях, являются слаборазвитая инфраструктура (грузоподъемность судов, неадекватные навигационные средства, радиосвязь и т.д.), отсутствие необходимых правовых рамок для регулирования операции на реках/озерах, неэффективность мер по предотвращению загрязнения и обеспечению безопасности, и трудности оперативного характера, касающиеся взаимодействия с другими средствами транспорта в цепи транзитных перевозок. В этой связи рекомендуется:

- предпринимать дополнительные усилия по восстановлению и расширению объектов инфраструктуры на озерах/реках на всем протяжении транзитных коридоров, связывающих не имеющие выхода к морю страны с морскими портами;
- чтобы правительства создали правовые рамки, обеспечивающие основу для сотрудничества на субрегиональном уровне и гарантирующие функционирование эффективной системы транзита по рекам/озерам, включая меры в области контроля в целях обеспечения безопасности судоходства и борьбы с загрязнением;
- установить эффективные механизмы взаимодействия с внутренними транспортными сетями;

- изучать возможности развития, где это возможно, новых водных путей.

е. Воздушные грузовые перевозки

20. Воздушные грузовые перевозки по-прежнему являются одной из важных альтернатив наземным перевозкам, особенно в плане импорта дорогостоящих промышленных товаров и экспорта скоропортящихся товаров (цветов, фруктов, овощей, мяса и т.п.) и дорогостоящих продовольственных товаров. Тем не менее, существуют постоянные проблемы, касающиеся инфраструктуры, и проблемы оперативного характера, которые ограничивают расширение индустрии воздушных перевозок в большинстве не имеющих выхода к морю стран. В этой связи рекомендуется:

- расширять материальные объекты инфраструктуры (воздушные суда, объекты, связанные с обработкой и хранением грузов в аэропортах);
- правительствам и авиакомпаниям сотрудничать в разработке надлежащих систем сбора и распределения грузов между основными аэропортами в не имеющих выхода к морю странах;
- правительствам либерализовать свою политику, касающуюся предоставления транспортных прав на перевозку грузов с использованием регулярных рейсов авиакомпаний и снять любые ограничения на перевозку грузов чартерными рейсами; принятие таких мер позволило бы более эффективно использовать существующие фрахтовые мощности;
- предпринимать постоянные усилия по определению и использованию возможностей для стимулирования развития транспортных перевозок путем понижения тарифов в отношении товаров, секторов, маршрутов или периодов времени; использование таких послаблений могло бы быть направлено на развитие новых видов транспортных перевозок и, в частности, выправление существующих диспропорций грузопотоков;
- продолжать содействовать объединению авиатранспортных механизмов на региональном и субрегиональном уровнях, с тем чтобы добиваться экономии за счет масштаба;
- расширять и осуществлять учебные программы на национальном и субрегиональном уровнях.

ф. Связь

21. Удаленность не имеющих выхода к морю развивающихся стран от морских портов и зарубежных рынков в совокупности с неадекватностью линий связи с различными портами и коммерческими центрами в этих странах и между портами и зарубежными рынками продолжает оставаться одним из основных препятствий, мешающих быстрому движению транзитных грузов. Это зачастую приводит к огромным задержкам при доставке грузов в порты и из портов, поскольку поступает неправильная информация о графиках прибытия и отправления грузов. Расходы, вызванные такими задержками, могут приобретать значительные размеры. Рекомендуется:

- расширить телекоммуникационные объекты, в том числе посредством либерализации, поощрять участие частного сектора и усовершенствовать управление такими объектами.

г. Роль внешней помощи

22. Следует принять конкретные меры на национальном, двустороннем, субрегиональном, региональном и международном уровнях, в зависимости от обстоятельств, для решения особых проблем и удовлетворения потребностей не имеющих выхода к морю развивающихся стран в области развития. С этой целью необходимо расширить международную поддержку посредством технического сотрудничества с развитыми странами и многосторонними финансовыми учреждениями и учреждениями, занимающимися вопросами развития, и финансовой помощи с их стороны, с тем чтобы расширить возможности не имеющих выхода к морю развивающихся стран для эффективного участия в переживающей стремительную глобализацию мировой экономике, включая глобальные процессы в области торговли, инвестиций и передачи технологии.

[23. Финансовые последствия удовлетворения потребностей в создании и обслуживании эффективной системы транзитного транспорта во многих случаях имеют такие масштабы, что не имеющие выхода к морю страны и страны транзита не могут самостоятельно решить эту колоссальную задачу. Многие не имеющие выхода к морю развивающиеся страны относятся к числу самых бедных стран, которым присущи все наиболее острые проблемы наименее развитых стран. Следует учитывать, что совершенствование методов работы и обслуживания существующих объектов, а также новые инвестиции в систему транзитных перевозок при необходимой внешней поддержке в значительной степени должны осуществляться в странах транзита в целях содействия обеспечению транзитных перевозок не имеющих выхода к морю стран. Поскольку большинство стран транзита относится к развивающимся странам, имеющим ограниченные ресурсы, предполагается, что партнеры по развитию не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита должны играть важную роль в содействии осуществлению программ развития транзитного транспорта. В связи с этим в рамках международной поддержки и помощи необходимо в полной мере учитывать особую уязвимость и потребности в области развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита. В этой связи рекомендуется:

- рассмотреть возможность существенного увеличения объема финансовой и технической помощи из всех [имеющихся] источников и механизмов, включая частный сектор;
- предоставлять внешнюю финансовую помощь в виде субсидий и/или на максимально льготных условиях;
- применять гибкий подход к разработке критериев и процедур, используемых для оценки целесообразности проектов и программ создания транзитно-транспортной инфраструктуры, а также для выделения на них средств, с тем чтобы учитывать конкретные слабые места в экономике и институциональной структуре этих стран;
- серьезно рассмотреть другие способы оказания помощи, как, например, покрытие местных и регулярных расходов и предоставление необусловленной помощи;
- поощрять прямые иностранные инвестиции в секторах транспорта и связи;
- поддерживать усилия не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита, направленные на внедрение экологически чистых систем управления движением и транспортом и эффективных проектов посредством оказания финансовой помощи и передачи экологически чистой технологии в соответствии с главами 23 и 24 Повестки дня на XXI век;
- рассмотреть возможность расширения финансовой помощи:

- для обслуживания и эксплуатации существующих объектов транзитно-транспортной инфраструктуры на наземных коридорах (автодороги, железные дороги, внутренние водные пути, порты и пограничные пункты) и объектов авиатранспортной инфраструктуры, когда это экономически целесообразно;
- для новых инвестиций, направленных на создание недостающих маршрутов в сети транзитного транспорта, совершенствование инфраструктуры авиационного транспорта и прокладку железных дорог в не имеющие выхода к морю развивающиеся страны;
- для разработки экономически целесообразных альтернативных маршрутов;
- для разработки проектов строительства "сухих" портов в не имеющих выхода к морю развивающихся странах с целью снижения транзитных транспортных расходов;
- для осуществления проектов, предусматривающих установку платформенных весов на пограничных пунктах;
- для приобретения оборудования, предназначенного для оказания транзитных услуг (автотранспортных средств, подвижного состава, запасных частей, транзитных перевозок погрузочно-разгрузочного оборудования, таможенного оборудования и т.д.);
- для осуществления совместных проектов в области торговли и производства в целях содействия развитию субрегиональной и региональной торговли;
- для восстановления транспортной инфраструктуры стран, пострадавших от войны, внутренних конфликтов и стихийных бедствий и антропогенных катастроф.

24. Один из основных факторов, определяющих результаты внешней торговли не имеющих выхода к морю развивающихся стран, заключается в высоких дополнительных транзитных транспортных издержках, которые этим странам приходится нести, в результате чего их экспортные товары становятся менее конкурентоспособными, а импортные товары более дорогими. В этой связи рекомендуется:

- в рамках текущих программ содействия обеспечению доступа на рынки рассмотреть возможность уделения особого внимания изделиям, представляющим интерес с точки зрения экспорта для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, включая среди прочего планы ОСП для НРС, и изучать пути и средства оказания этим странам поддержки в деле сокращения импортных издержек.

25. ЮНКТАД, региональным экономическим комиссиям и соответствующим учреждениям в области технической помощи необходимо продолжать расширять свои программы в целях оказания поддержки не имеющим выхода к морю странам и странам транзита в их усилиях по совершенствованию их систем транзитного транспорта, и партнерам по развитию следует рассмотреть возможность оказания необходимой финансовой помощи в этой связи. В этой связи им рекомендуется помогать, когда об этом просит соответствующее правительство:

- в содействии осуществлению согласованных двусторонних и субрегиональных транзитных договоров и рабочих договоренностей, касающихся следующих вопросов: системы

управления, объединяющие несколько железных дорог, транзитная документация, дорожные и строительные стандарты и процедуры, связанные с эксплуатацией и ремонтом, согласование процедур автодорожной эксплуатации, согласование ставок сборов с пользователей дорог и правил, касающихся нагрузки на ось, стандартизация правил, регулирующих автодорожные транзитные перевозки, авиатранспортные операции, международные конвенции, касающиеся транзита, системы гарантий с использованием таможенных закладных для обеспечения транзита, проверки контейнеров и упрощение систем страхования транзитных перевозок;

- во внедрении ориентированной на рынок политики в области транзитного транспорта;
- в развитии обмена опытом, связанным с разработкой систем транзитного транспорта и управлением ими в различных регионах;
- в соблюдении международно признанных природоохранных норм в секторе транзитного транспорта;
- в пропаганде и осуществлении, где это необходимо, программ приватизации в транспортном секторе;
- в проведении необходимых технических исследований в целях оказания правительствам помощи при принятии ими решений в области политики;
- в оказании поддержки учебным программам в следующих областях:
 - заключение транзитных соглашений;
 - таможенная документация и транзитные процедуры;
 - транспортно-экспедиторское обслуживание и очистка транзитных грузов;
 - безопасность дорог;
 - охрана окружающей среды в секторе транзитного транспорта;
 - авиационно-транспортные перевозки;
 - перевозки грузов по рекам/озерам;
 - транзитное страхование;
 - обработка и хранение транзитных грузов;
 - управление "сухими" портами и их развитие;
 - расширение региональных баз данных о дорожном транспорте;
- в оказании помощи правительствам в определении последствий присоединения к соответствующим международным конвенциям.

Далее рекомендуется:

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

h. Механизмы осуществления и контроля за выполнением

26. В целях содействия осуществлению и контролю за выполнением Глобальных рамок, принятых на втором Совещании правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, рекомендуется, чтобы ЮНКТАД в тесном сотрудничестве с региональными экономическими комиссиями координировала, в надлежащем порядке, все необходимые действия в этой связи. Рекомендуется далее:

- организовывать, по просьбе соответствующих стран, специальные консультативные группы для каждого субрегиона, которые будут определять приоритетные области деятельности на национальном и субрегиональном уровнях, составлять программы действий и графики их выполнения и содействовать осуществлению уже согласованных мер;
- организовывать такие консультативные группы при содействии ЮНКТАД и при всестороннем сотрудничестве с соответствующими странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита, странами-донорами и учреждениями-донорами, региональными экономическими комиссиями и соответствующими субрегиональными учреждениями;
- провести обзор результатов этих консультаций, которые должны быть организованы в 1996 и 1997 годах, а также оценку прогресса в осуществлении Глобальных рамок на третьем Межправительственном совещании представителей не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита, стран-доноров и учреждений-доноров, проведение которого следует запланировать на 1997 год с целью изучения возможности выработки конкретных мер, ориентированных на практические действия;
- ПРООН и другим многосторонним и двусторонним учреждениям-донорам рассмотреть возможность предоставления ресурсов, необходимых для создания вышеупомянутых консультативных групп;
- не имеющим выхода к морю странам и странам транзита укреплять их существующие институциональные механизмы для обеспечения контроля за соблюдением нормативных положений и практики в области транзитных перевозок и оказывать этим механизмам необходимую всестороннюю политическую поддержку.
