



Конференция Организации  
Объединенных Наций по  
торговле и развитию

Distr.  
LIMITED

TD/B/LDC/AC.1/L.2/Add.1  
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 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 в Нью-Йорке 19-22 июня 1995 года

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

Добавление

СОДЕРЖАНИЕ

Глава

Пункты

Стр.

(продолжение)

- 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)

1 - 17 2

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)

и

ПРЕДЛОЖЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ НАДЛЕЖАЩИХ БУДУЩИХ ДЕЙСТВИЙ

(Пункт 4 повестки дня)

1. Представитель Бенина напомнил о принятом в 1993 году пятилетнем плане развития, в котором особое внимание уделяется развитию транспортного сектора, в частности автодорожной, железнодорожной и портовой инфраструктур. Конкретные цели, поставленные перед транспортным сектором, включают повышение объема перевозок через Бенинский транзитный коридор, уменьшение степени замкнутости соседних стран, не имеющих выхода к морю, создание условий для здоровой конкуренции между железнодорожным и автодорожным транспортом и модернизация и улучшение эксплуатации транспортной инфраструктуры. Планом также предусматривается развитие и совершенствование железнодорожного и водного транспорта. Мероприятия по реализации вышеуказанных целей, запланированные для осуществления в период с 1993 по 1997 годы, включают развитие автодорожной и железнодорожной сетей и портового хозяйства. Как и многие другие развивающиеся страны транзита, Бенин столкнулся с рядом проблем, связанных с обеспечением бесперебойного движения транзитных грузов в не имеющие выхода к морю страны и из них. Для решения проблемы нехватки материальных ресурсов требуется поддержка со стороны стран-доноров и финансовых учреждений.

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

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

4. Представитель Того сказал, что, хотя в мировой экономике наблюдаются признаки, свидетельствующие об улучшении ее состояния, развивающиеся страны, не имеющие выхода к

морю, особенно африканские, в своих усилиях по экономическому развитию сталкиваются с серьезнейшими проблемами. Основными препятствиями на пути экономического развития не имеющих выхода к морю стран являются плохое осуществление двусторонних и многосторонних соглашений и международных конвенций в сочетании с неразвитой физической инфраструктурой. Того предоставляет возможности для транзита Буркина-Фасо, Мали и Нигеру. Правительством принят ряд мер по упрощению административных и таможенных правил, регулирующих транзитные перевозки товаров. С представителями транспортных организаций стран, не имеющих выхода к морю, которые пользуются портом в Ломе, периодически проводятся совещания в целях повышения эффективности системы транзитных перевозок в субрегионе. Того является сторонником субрегиональной солидарности и сотрудничества. Однако для улучшения инфраструктуры транзитных перевозок нужна поддержка со стороны сообщества доноров. В этой связи представитель Того обратился к двусторонним и многосторонним финансовым учреждениям за помощью в деле реконструкции автодороги Ломе-Уагадугу-Ниамей-Бамако.

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

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

7. Малави хотела бы выразить признательность международным донорам, в особенности Всемирному банку и ЮСАИД, которые обеспечили финансирование проектов. В настоящее время осуществляются следующие проекты: реконструкция железной дороги Куамба-Энтри-Лагос-Накала; ремонт бетонированной площадки на территории международного аэропорта в Лилонгве; строительство новой автодороги, которая свяжет северные районы Малави с Танзанией; и реконструкция Бейрской железной дороги.

8. Представитель Мали пояснил, что его страна является крупной по площади страной с низкой плотностью населения. Она обладает ограниченными запасами природных ресурсов и сталкивается с серьезными проблемами в области транзитных перевозок. В соответствии со своей нынешней экономической стратегией Мали уделяет первоочередное внимание обеспечению автономности национальной железнодорожной сети и созданию в целом макро- и микроэкономических условий для эффективного осуществления транзитных перевозок. Мали хотела бы воспользоваться возможностью, предоставленной ею в связи с проведением нынешнего совещания, чтобы обратиться к международному сообществу с призывом оказывать более решительную поддержку сектору транзитных перевозок.

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

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

11. Представитель Пакистана заявил, что его страна в полной мере признает проблемы, стоящие перед странами, не имеющими выхода к морю, и, действуя именно в духе этого признания, Пакистан на двусторонней основе предоставляет все возможности для стран, не имеющих выхода к морю, использовать Пакистан в качестве страны-транзита. Пакистан также занимается этим вопросом на региональном уровне. Четырехстороннее соглашение между Казахстаном, Кыргызстаном, Китаем и Пакистаном предусматривает взаимные транзитные возможности для всех четырех стран, подписавших это соглашение. Кроме того, было заключено соглашение о продлении железнодорожного пути между Узбекистаном и Пакистаном через Афганистан. Представитель Пакистана обращается за помощью к донорам, с тем чтобы дать возможность странам транзита совершенствоваться и содержать в нормальном состоянии свои транзитные пути и сооружать новые.

12. Представитель ТКА заявил, что в состав его межправительственной организации входят Кения, Уганда, Руанда, Бурунди и Заир. Она оказывает помощь правительствам стран-членов в отслеживании и обзоре хода осуществления Транзитного соглашения о Северном коридоре. Регулярная деятельность по наблюдению, осуществляемая секретариатом при большой поддержке со стороны секретариата ЮНКТАД, позволяет государствам-членам решать многие проблемы, связанные с облегчением транзита. Секретариат по вопросам Северного коридора и его государства-члены нуждаются в решительной поддержке со стороны международного сообщества в целях укрепления своего сотрудничества. Он выражает признательность донорам, в частности Европейскому союзу, за предоставление финансовой помощи в сооружении дорог и за инвестиции, связанные с инфраструктурой.

13. Представительница Парагвая сказала, что освоению огромного потенциала ее страны мешает отсутствие у нее выхода к морю. С подписанием договора между Парагваем и Аргентиной в 1967 году началось свободное взаимное судоходство на реках Парана, Парагвай и Плата. Этот процесс еще более укрепился благодаря механизмам МЕРКОСУР и Идровия. Первый представляет собой механизм для устранения препятствий и облегчения торговли, в то время как второй, в котором участвует Аргентина, Бразилия, Боливия и Парагвай, несомненно обеспечил оживление речного транспорта, который до этого практически исчез. Она выразила желание ее правительства достичь в короткие сроки понимания со своими партнерами в рамках Идровия относительно расширения возможностей для охвата еще и реки Рио-де-ла-Плата, с тем чтобы Боливия и Парагвай могли иметь прямой доступ к морю и от него.

14. Представитель Бурунди сказал, что его страна обслуживается посредством трех различных путей: Северный коридор в порт Момбаса и из него, Центральный коридор через порт Дар-эс-Салама и третий коридор – через южную часть Африки. Функционирование Северного коридора осложняется громоздкими таможенными и административными процедурами. Он заявил, что его страна заинтересована в развитии и эксплуатации терминала Исака в Танзании, и в этом контексте он настоятельно призвал доноров поддержать этот проект. Кроме того, он призвал к оказанию поддержки со стороны доноров в закупке железнодорожных вагонов, которых, по его мнению, не хватает в Центральном коридоре, а также к оказанию поддержки в развитии транспорта для перевозок по озеру Танганьика.

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

16. Представитель Афганистана сказал, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю и являющиеся странами транзита, могли бы получить огромную выгоду от анализов, содержащихся в документах ЮНКТАД. Он подчеркнул, что наблюдение и последующие меры в связи с транзитными соглашениями могли бы быть более эффективными, если бы они осуществлялись международными органами. Он перечислил множество трудностей, стоящих перед развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, особенно наименее развитыми среди них, и настоятельно призвал сообщество доноров оказать им необходимую финансовую помощь и техническое содействие.

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

-----