



**КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ**

Distr.
GENERAL

TD/B/48/10
TD/B/LDC/AC.1/18
23 August 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

**ДОКЛАД О РАБОТЕ ПЯТОГО 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,**

проходившего в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций,
Нью-Йорк, 30 июля - 3 августа 2001 года

СОДЕРЖАНИЕ

<u>Глава</u>	<u>Пункты</u>
Введение	i) - iv)
I. Согласованные выводы и рекомендации	1 - 24
II. Обзор прогресса в развитии систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита (пункт 3)	25 - 67
III. Решения, принятые Совещанием правительственных экспертов, и заключительные заявления	68 - 74
IV. Организационные вопросы	75 - 78
<u>Приложения</u>	
I. Участники	
II. Перечень документов	

ВВЕДЕНИЕ

- i) Пятое 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, было проведено в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке с 30 июля по 3 августа 2001 года во исполнение пункта 11 резолюции 54/199 Генеральной Ассамблеи.
- ii) Круг полномочий Совещания, изложенный в резолюции Генеральной Ассамблеи, состоял в рассмотрении прогресса в создании транзитных систем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, включая рассмотрение, в соответствии с резолюцией 54/199 Генеральной Ассамблеи, внесенного на четвертом Совещании в 1999 году предложения о созыве в 2003 году совещания на уровне министров по вопросам транзитных перевозок, с тем чтобы обратить соответствующее внимание на проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.
- iii) Для целей рассмотрения пункта 3 Совещание имело в своем распоряжении подготовленный секретариатом ЮНКТАД доклад, озаглавленный "Системы транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита: последние изменения и предложения относительно будущих действий" (TD/B/LDC/AC.1/17).
- iv) Помимо основного документа (TD/B/LDC/AC.1/17) в распоряжение Совещания был представлен ряд справочных документов на языке (языках), на котором (которых) они были подготовлены (см. приложение II).

I. СОГЛАСОВАННЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

A. Транспортные издержки, экспорт и устойчивое развитие

1. Несмотря на некоторые положительные сдвиги в развитии систем транзитных перевозок, отсутствие территориального доступа к морю, усугубленное удаленностью и изолированностью от мировых рынков и высокой стоимостью транзитных перевозок и высокими рисками, продолжает серьезно сдерживать общее социально-экономическое развитие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Они не смогли полностью воспользоваться теми новыми возможностями в сфере торговли и инвестиций, которые открываются благодаря процессу либерализации и глобализации. Им необходима более

значительная помощь, с тем чтобы они могли эффективно и на выгодных условиях интегрироваться в глобальную экономику.

2. Большинство стран транзита сами являются развивающимися странами и сталкиваются с серьезными экономическими проблемами, включая отсутствие надлежащей инфраструктуры транзитных перевозок.
3. На Совещании было подчеркнуто важное значение транспорта в целом для процесса развития и в частности для стимулирования внутренней, региональной и международной торговли, которая существенно способствует достижению цели искоренения нищеты. Слабая инфраструктура и отсутствие надлежащей нормативной базы обуславливают неэффективность транспортных услуг, что влечет за собой рост транспортных издержек, а это — один из серьезных факторов, препятствующих расширению торговли, повышению конкурентоспособности и, следовательно, устойчивому развитию во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. Создание целостной национальной, региональной и международной транспортной сети в сочетании с эффективными транспортными услугами необходимо для стимулирования экономической активности, создания производственных зон в отдельных странах и их увязки с национальными, региональными и международными рынками.
4. Правительствам следует уделять транспортному сектору первоочередное внимание, разрабатывая и совершенствуя свою политику в этой области таким образом, чтобы она способствовала привлечению инвестиций в инфраструктуру и соответствующую сферу услуг. В этом контексте для повышения качества транспортных и транзитных услуг важное значение имеет участие частного сектора, в том числе на основе партнерских отношений между государственными и частными структурами.

В. Развитие инфраструктуры

5. Наличие действенной нормативной базы и создание благоприятных условий являются залогом успешного развития инфраструктуры. Развитие инфраструктуры, включая модернизацию имеющихся объектов, требует таких финансовых вложений, которые выходят за рамки возможностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Сокращение объема официальной помощи в целях развития (ОПР) и недостаточное финансирование из частных источников отрицательно сказались на состоянии транзитных систем не только в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, но и в странах транзита, поскольку большинство из них относятся к категории развивающихся или наименее развитых стран, также

нуждающихся во внешнем финансировании. Необходимо увеличить объем ОПР и частных инвестиций.

6. Региональное сотрудничество и интеграция с участием развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита могут дать положительный эффект благодаря объединению ограниченных ресурсов и достижению необходимой экономии за счет эффекта масштаба. Существует ряд инициатив в области регионального сотрудничества, таких, как проект содействия торговле и транспорту в Юго-Восточной Европе и "Коридор развития" и Инициативы в области территориально-пространственного развития (ИТПР), которая начала осуществляться в южной части Африки. В рамках ИТПР перевозки в целом и транзитные перевозки в частности рассматриваются в более широком социально-экономическом контексте на основе целостного подхода. При этом признается взаимозависимость транспортного и других секторов. Так, например, туризм и сельское хозяйство или горнодобывающий сектор не могут процветать без надлежащей транспортной системы, а транспортная система, в свою очередь, призвана обслуживать другие экономические сектора, и ее устойчивость зависит от спроса, порождаемого этими секторами. Следовательно, инвестиции необходимо привлекать более согласованно для самых разных видов деятельности и программ, включая проекты в области создания транспортной инфраструктуры и в смежных областях.

7. Решения, касающиеся проектов развития транспорта, должны согласовываться с соответствующими заинтересованными сторонами. Для обеспечения рационального и эффективного распределения инвестиций в развитие инфраструктуры чрезвычайно важно, чтобы у местных и национальных властей было подлинное чувство ответственности за такие программы и проекты.

8. В заключение участники Совещания призвали:

- i) остановить текущую тенденцию к сокращению объема ОПР и частного финансирования на цели развития транспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита;
- ii) обеспечить финансовую и техническую помощь со стороны стран-доноров, ПРООН и многосторонних финансовых учреждений и учреждений, занимающихся вопросами развития, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в форме безвозмездных или льготных ссуд на цели строительства, эксплуатации и совершенствования

их транспортных, складских и других связанных с транзитными перевозками объектов;

- iii) ускорить осуществление реформ в транспортном секторе и других смежных службах, включая поддержку либерализации транспортного сектора, а также более широкое вовлечение частного сектора в предоставление транспортных услуг;
- iv) более активно вовлекать соответствующих субъектов в планирование и выбор проектов создания инфраструктур;
- v) целенаправленно финансировать создание отсутствующих элементов транзитных коридоров;
- vi) принять региональные инициативы по оказанию поддержки многострановым проектам и более глубокой региональной интеграции;
- vii) совершенствовать управление службами инфраструктуры путем укрепления деловой дисциплины и создания конкурентных рынков;
- viii) применять целостный подход к решению проблем транспорта с учетом соображений, касающихся физической структуры, стратегии, процедур, а также институциональных соображений.

С. Содействие торговле и транзитным перевозкам в целях снижения стоимости и повышения эффективности транзитных операций

9. Необходимо обеспечить согласование транзитных процедур с физическим передвижением, чтобы гарантировать беспрепятственное перемещение товаров через страны транзита. Сложные формальности, многочисленные требования в отношении документации и различия в процедурах и оформлении документации в разных странах - все это важные источники дополнительных издержек, которых вполне можно избежать, равно как и неэффективности транзитных перевозок. Меры по содействию, которые призваны упростить, упорядочить и согласовать процедуры, являются средством повышения качества транзита и исключения многих издержек в транзитных системах, которых можно избежать, особенно косвенных транзитных издержек, таких, как административные расходы, возникающие при организации транзитных операций и задержке поставок, а также издержки хранения.

10. Международные конвенции и региональные и двусторонние соглашения, ратифицированные правительствами, являются главными инструментами, с помощью

которых можно добиться согласования, упрощения и стандартизации правил и документации. Многие страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита приняли меры по укреплению своих совместных соглашений о транзитных перевозках. Международное сообщество играет важную роль в оказании поддержки разработке нормативного законодательства и процессу реформирования систем, однако необходим большой объем финансовой и технической помощи, чтобы помочь странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита эффективно выполнять свои соглашения и договоренности о сотрудничестве.

11. Доступ к морю и выход из него должны обеспечиваться в соответствии с двусторонними, региональными и международными соглашениями и конвенциями.
12. Многие страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита согласились с тем, что меняющаяся структура транзитной торговли требует создания более эффективных институциональных механизмов на национальном и региональном уровнях. Важным свидетельством этих перемен является более широкое участие частного сектора. Хотя партнерство между государственным и частным секторами расширяется, этот процесс еще только налаживается и, прежде чем он станет повсеместным, ему требуется поддержка со стороны международного сообщества.
13. Изменяющийся характер транзитной торговли требует совершенствования знаний и навыков тех, кто задействован в процессе разработки стратегии, тех, кто выполняет функции регулирования, и тех, кто отвечает за повседневные операции, посредством профессиональной подготовки, включая непрерывное обучение имеющихся специалистов. Региональное сотрудничество в области транзитных перевозок, предусматривающее принятие общих правил и технических стандартов, требует от правительств и частного сектора новых мер и действий, которые призваны обеспечить выполнение различных обязательств.
14. В заключение участники Сопредседания призвали:
 - i) укрепить и ускорить практическое сотрудничество в области транзитных перевозок на основе двусторонних и/или региональных соглашений и договоренностей в соответствии с международными конвенциями;
 - ii) устранить нефизические барьеры, которые ставят под вопрос конкурентоспособность торговли со странами, не имеющими выхода к морю, и транзитными странами;
 - iii) сократить высокие тарифы в соответствии с двусторонними, региональными и многосторонними соглашениями;

- iv) создавать и/или укреплять торговые и профессиональные ассоциации на национальном и региональном уровнях;
- v) содействовать осуществлению региональных инициатив в области облегчения торговли и транзитных транспортных систем, способствующих региональной интеграции в соответствии с двусторонними, региональными и международными соглашениями и конвенциями, и обеспечивать такое осуществление;
- vi) укреплять потенциал правительств и связанных с ними учреждений по эффективному проведению дальнейшего упрощения, согласования, стандартизации транзитных процедур и документации, включая совершенствование таможенных транзитных систем путем стратегического планирования, процедур контроля и реформы нормативной основы;
- vii) содействовать расширению консультаций и диалога в соответствии с двусторонними и региональными соглашениями между операторами транзитных перевозок в государственном и частном секторах на национальном и региональном уровнях с целью решения транзитных и других связанных с ними оперативных проблем;
- viii) предоставлять безвозмездные ссуды и льготное финансирование для укрепления кадрового потенциала на программном, нормативном и оперативном уровнях.

D. Последующие действия

15. Хотя ответственность за осуществление мер, направленных на укрепление их совместных усилий и усилий в области сотрудничества, и лежит на развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, международное сообщество, в том числе финансовые учреждения и учреждения, занимающиеся вопросами развития, должны оказывать бóльшую поддержку этим странам, с тем чтобы они могли эффективно решать свои проблемы в области транзитных перевозок и удовлетворять свои потребности.

16. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита заключили двусторонние и региональные соглашения и принимают все меры для их осуществления. Международное сообщество должно оказывать техническую и финансовую поддержку для ускорения осуществления этих соглашений и договоренностей.

17. Реформы нормативных и институциональных систем, осуществленные в целях модернизации и повышения эффективности функционирования систем транзитных перевозок на национальном и региональном уровнях, должны и дальше осуществляться в соответствующих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. Международное сообщество должно оказывать поддержку этим усилиям.

18. Необходимо поощрять укрепление кадрового потенциала как в государственном, так и в частном секторах. Партнеры в области развития должны содействовать обеспечению прямых иностранных инвестиций для оказания помощи в повышении профессиональных и управленческих навыков в частном секторе в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита. ОПР следует направлять для оказания поддержки в деле укрепления потенциала государственного сектора в целях содействия экономическому развитию.

19. ЮНКТАД в соответствии со своим мандатом должна оказывать помощь в реализации вышеупомянутых рекомендаций и создании Глобальных рамок сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и сообществом доноров.

20. Программы технического сотрудничества ЮНКТАД, в том числе Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД) и Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АТИС), которые внесли важный вклад в совершенствование транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в их соседних странах транзита, должны и далее уделять надлежащее первостепенное внимание этой группе стран, особенно регионам, которые еще не смогли воспользоваться благами этих программ. ЮНКТАД по просьбе соответствующих государств должна также провести новые конкретные исследования по вопросам, касающимся организации транспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, и представить доклад по этим вопросам на следующем Совещании.

21. Международное сообщество, в том числе страны-доноры и финансовые учреждения и учреждения, занимающиеся вопросами развития, должны усилить свою поддержку национальных, двусторонних и субрегиональных проектов и программ развития инфраструктуры и транзитных перевозок, в том числе путем оказания надлежащей финансовой и технической поддержки совместным пограничным пунктам, а также совершенствования нынешних форм и методов финансирования и внедрения новых видов финансирования, таких, как совместное финансирование, межбанковские ссуды, гарантии.

22. Совещание рекомендовало в 2003 году созвать международное совещание министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных финансовых учреждений и учреждений в области развития по вопросам сотрудничества в области транзитных перевозок с целью придать импульс развитию эффективных систем транзитных перевозок. Секретариату ЮНКТАД предлагается в сотрудничестве со Всемирным банком, региональными банками развития и другими соответствующими международными и региональными организациями провести основную и организационную подготовку к указанному совещанию. Необходимые подготовительные меры следует принять на субрегиональном и региональном уровнях с надлежащим привлечением всех основных заинтересованных сторон, в том числе и частного сектора. В этой связи участники Совещания приветствовали щедрое предложение правительства Казахстана принять у себя это совещание.

23. Совещание с глубоким удовлетворением отметило щедрый финансовый взнос правительства Японии на цели организации текущего Совещания. Благодаря этому взносу в Совещании смогли принять участие национальные эксперты из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и координаторы, которые внесли значительный вклад в обеспечение высокого качества прений и принятия итоговых решений Совещания.

24. Участники Совещания с удовлетворением отметили существенный вклад и поддержку со стороны ЮНКТАД и Всемирного банка.

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

(Пункт 3)

Вступительные заявления

25. Открывая Совещание от имени Генерального секретаря ЮНКТАД, **исполняющий обязанности начальника Канцелярии Специального координатора по наименее развитым, не имеющим выхода к морю и островным развивающимся странам**, приветствовал правительственных экспертов и представителей, прибывших на Совещание.

26. **Председатель пятого Совещания правительственных экспертов Его превосходительство посол Юкио Сато (Япония)** в своей вступительной речи отметил,

что его страна уделяет особое внимание не имеющим выхода к морю и островным развивающимся странам. Именно поэтому премьер-министр его страны устроил прием для этих стран в ходе Саммита тысячелетия. Он отметил, что мандат Совещания, изложенный в резолюции Генеральной Ассамблеи, заключается в рассмотрении прогресса в создании транзитных систем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита и в созыве в 2003 году совещания на уровне министров по вопросам транзитных перевозок. Он выразил свою личную решимость довести Совещание до успешного завершения и высказал надежду на то, что члены других делегаций окажут ему поддержку в достижении этой цели.

27. **Исполняющий обязанности начальника Канцелярии Специального координатора по наименее развитым, не имеющим выхода к морю и островным развивающимся странам** в своем выступлении поблагодарил правительство Японии за оказанную финансовую поддержку, которая позволила экспертам из ряда развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, принять участие в пятом Совещании правительственных экспертов.

28. В не имеющих выхода к морю развивающихся странах, большинство из которых относится к числу беднейших стран, наблюдаются весьма низкие темпы роста, и они зависят от экспорта небольшого числа сырьевых товаров. Они не способны воспользоваться новыми торговыми возможностями, открываемыми либерализацией и глобализацией. Для того чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, были в состоянии интегрироваться в мировую экономику, необходимо обеспечить создание надлежащей инфраструктуры транзитных перевозок и наладить эффективное межправительственное сотрудничество.

29. ЮНКТАД как координационное звено в рамках системы Организации Объединенных Наций для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, расширила свою деятельность по наблюдению и содействию осуществлению Глобальных рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита. После создания Группы по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам Канцелярия Специального координатора стала играть активную роль в выработке международного консенсуса, развитии агитационно-пропагандистской деятельности, достижении двусторонних и региональных соглашений и обеспечении присоединения к международным конвенциям. Он заявил, что такие программы ЮНКТАД, как Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСОТД) и Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС), предназначены для повышения эффективности транспортных перевозок. Секретариат

ЮНКТАД готов оказать помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в выполнении итоговых решений данного Совещания, включая инициативы, направленные на создание эффективных систем транзитных перевозок в этих странах.

30. **Начальник Группы по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам** дал оптимистическую оценку перспектив на будущее в плане сотрудничества в области транзитных перевозок в свете, в частности, недавних существенных изменений в концепциях, политике, подходах и инициативах. Ввиду расширения региональной торговли транзитные перевозки приобретают важное значение для многих прибрежных стран. Совершенствование систем транзитных перевозок более не является прерогативой только правительств, а представляет интерес для широкого круга субъектов, как государственных, так и частных, национальных, региональных и международных. Конкуренция между разными видами транспорта способствует эффективному с точки зрения затрат транспортному обслуживанию и укреплению систем транзитных перевозок. Новые формы транспортных услуг преобразуют существующие экономические механизмы в оперативные инструменты, необходимые для обеспечения перемен и развития.

31. Многие из указанных выше процессов все еще находятся на этапе становления и нуждаются в поддержке со стороны международного сообщества. Инвестиции частного сектора в инфраструктуру являются выгодными не только для инвестора, но и для экономики в целом. Однако усматриваемые инвесторами высокие риски во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и наименее развитых странах не стимулируют частные инвестиции, что обуславливает необходимость сочетания участия частных и государственных инвесторов и увеличения объема официальной помощи в целях развития. Он призвал участников Совещания содействовать достижению консенсуса в вопросе создания инновационных финансовых механизмов и совершенствованию навыков тех, кто участвует в разработке политики и повседневной деятельности по управлению инвестициями.

32. **Представитель Всемирного банка** заявил, что, несмотря на неуклонный процесс либерализации торговли, транспортные расходы становятся одним из важнейших факторов, определяющих конкурентоспособность наименее развитых стран. Слишком часто эффективному функционированию транзитных систем не имеющих выхода к морю и развивающихся стран препятствует неадекватная инфраструктура, что является следствием слабого низкого уровня развития институционального потенциала и недостаточного государственного финансирования.

33. Он рассказал о трех уроках, которые были извлечены из финансовых исследований и проектов, осуществленных Всемирным банком за последнее десятилетие. Во многих случаях проблемы и трудности нормативного и процедурного характера являются гораздо более серьезными, чем недостатки в области инфраструктуры. В большинстве случаев для обеспечения эффективного и действенного функционирования коридоров необходимо разработать региональную стратегическую концепцию/рамки. Региональная инициатива для Южной Азии и транспортные протоколы для южной части Африки - хорошие примеры, достойные подражания. Во всех случаях партнерские связи между государственными и частными секторами играют важнейшую роль в процессе создания материальной инфраструктуры и совершенствования нормативных актов, процедур и политики. От усовершенствованных систем транспортных перевозок выгадывают и производители, и потребители, при этом транспортные компании и пользователи транспортных услуг выступают в качестве тех, кто стимулирует деловую деятельность. Транспортные коридоры способствуют региональной интеграции и помогают развивающимся странам получить больший доступ на конкурентный глобальный рынок. Банк будет продолжать поддерживать усилия по развитию и углублению региональных интеграционных инициатив и уделять повышенное внимание деятельности, необходимой для создания комплексных рынков.

34. **Председатель Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю** (Лаосская Народно-Демократическая Республика), заявил, что, хотя процесс глобализации как создает возможности, так и порождает проблемы, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, пока не способны извлекать максимальную выгоду из своего участия в международной торговой системе ввиду высоких транспортных расходов. Кроме того, они сталкиваются с растущей угрозой маргинализации. Этот процесс усугубляется в связи с дополнительными издержками, обусловленными низким уровнем развития инфраструктуры, неэффективностью транзитных перевозок, чрезмерными задержками в портах и на пограничных пунктах, содержанием альтернативных транспортных маршрутов, хранением больших товарно-материальных запасов и высокими складскими расходами.

35. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, нуждаются в активном содействии и поддержке со стороны международного сообщества, с тем чтобы иметь возможность заниматься такими вопросами, как комплексные правовые рамки многосторонней торговой системы, их влияние на внешнеторговую деятельность и конкурентоспособность, а также эффективное участие в переговорах, проводимых Всемирной торговой организацией (ВТО). Предлагаемое международное совещание на уровне министров по вопросам сотрудничества по проблеме транзитных перевозок окажет большую помощь как развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, так и

развивающимся странам транзита в мобилизации большей поддержки со стороны международного сообщества.

36. От имени стран, не имеющих выхода к морю, он выразил ЮНКТАД признательность за ее усилия по содействию конкретным мероприятиям, связанным с особыми потребностями и проблемами этих стран. Вместе с тем можно улучшить положение дел в области систематического сбора данных о внешней торговле и соответствующих высоких транспортных расходах в странах, не имеющих выхода к морю. Такие статистические данные необходимы им для того, чтобы быть в состоянии оценивать и решать проблемы. Он также приветствовал постоянную поддержку со стороны Канцелярии Специального координатора и отметил, что он с нетерпением ожидает доклада ЮНКТАД о деятельности Группы по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, который будет представлен на предстоящей сессии Генеральной Ассамблеи. Группа самым внимательным образом изучит положение дел с ресурсами и программу работы Группы.

37. **Представитель Мексики** заявил, что Мексика поддерживает предложение о созыве в 2003 году совещания на уровне министров по вопросам транзитных перевозок. Мексика сотрудничает со странами Центральной Америки в деле выполнения Плана "Пуэбла-Панама", направленного на укрепление материальной инфраструктуры на всем протяжении от Мексики через страны Центральной Америки до Панамы. Мексика предложила поделиться своим опытом с другими развивающимися странами в рамках механизма ТСРС в областях, которые были определены в исследовании ЮНКТАД, посвященном материальной инфраструктуре, а также финансовым, институциональным и нормативным аспектам.

38. **Представитель Индии** заявила, что секретариат ЮНКТАД подготовил полезные справочные документы, и поинтересовалась, почему ЮНКТАД не разослала правительствам и соответствующим учреждениям вопросники, как это делалось в прошлом, с целью запросить информацию о прогрессе в деле сотрудничества в области транспортных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита. Сотрудничество между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита имеет ключевое значение для эффективного реагирования на проблемы в области транзитных перевозок. Индия поддерживает тесные исторические связи с Бутаном и Непалом и уделяет первостепенное внимание вопросам торговли и транзита в своих двусторонних обменах, одновременно прилагая усилия к тому, чтобы открыть перед этими странами возможность участвовать в смешанных транзитных перевозках.

39. Заключенное в 1995 году между Бутаном и Индией двустороннее соглашение, которое будет действовать до 2005 года, предусматривает беспошлинный экспорт бутанских товаров в третьи страны и импорт товаров третьих стран в Бутан. Функционируют 12 пунктов ввоза/вывоза товаров, обеспечивающие торговлю Бутана с третьими странами. Пункты установлены на наземных, железнодорожных, речных и воздушных маршрутах.
40. В январе 1999 года между Индией и Непалом был подписан договор о транзитных перевозках, который будет действовать в течение семи лет. Благодаря договору были значительно улучшены и упрощены процедуры транзитной перевозки непальских товаров через территорию Индии. Договор предусматривает функционирование 15 транзитных маршрутов через порты Калькутта и Халдия, обеспечивающих торговлю Непала с третьими странами. Кроме того, Непалу предоставлены льготы в портах Бомбей и Кандла. Как отмечается в докладе секретариата ЮНКТАД, транзитные транспортные расходы Непала составляют лишь 4,9%, т.е. в три раза меньше средних расходов для стран, не имеющих выхода к морю, и почти в два раза меньше таких расходов для развивающихся стран. Это - результат тесного двустороннего сотрудничества между двумя странами, и Индия в высшей степени удовлетворена таким положением дел.
41. Она призвала международное сообщество выделить дополнительные финансовые ресурсы и расширить техническую помощь в целях укрепления потенциала в сфере материальной инфраструктуры, а также повышения качества услуг и согласования процессов между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита. Что касается предлагаемого совещания на уровне министров в 2003 году, то для того, чтобы оно дало ощутимые результаты, необходимо будет провести подготовительную работу в консультации с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и устранить проблемы и трудности на основе целостного и комплексного подхода.
42. **Представитель Монголии** заявил, что со времени последнего Совещания достигнут определенный прогресс. Среди позитивных шагов он упомянул продолжение организационного оформления группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Он подчеркнул, что в процессе укрепления Группы по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам должно быть уделено внимание должно быть уделено развивающимся странам, не имеющим выхода к морю. Он отметил необходимость более тесного сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита. Основное внимание следует сосредоточить не столько на разделяющих их вопросах, сколько на задачах, решение которых обещает дать взаимную выгоду. Необходимо

расширять работу ЮНКТАД по исследованию и анализу позитивного и негативного опыта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в области применения дерегулирования, либерализации, приватизации и конкуренции в качестве новых инструментов снижения расходов и повышения эффективности. Он поблагодарил ЮНКТАД за содействие странам региона Северо-Восточной Азии (Монголия, Китай и Россия) в проведении встречи с целью выработки Рамочного соглашения о транзитных перевозках. Он поддержал решение о проведении совещания на уровне министров по вопросам транзитных перевозок в 2003 году в Казахстане.

43. **Представитель Бразилии** заявил, что необходимы конкретные предложения в отношении создания инновационных финансовых механизмов на национальном, региональном и международном уровнях, включая финансовую поддержку со стороны учреждений, действующих в регионе. В Бразилианском коммюнике, принятом на встрече президентов стран Южной Америки в сентябре 2000 года, подчеркивается важность применения регионального подхода к разработке планов развития инфраструктуры. Такой подход позволил бы добиться эффекта синергизма в усилиях по созданию физической инфраструктуры. В рамках коммюнике была также принята концепция формирования региональных центров развития, что будет способствовать развитию инфраструктуры, необходимой для обеспечения устойчивого экономического и социального развития, и применению комплексного подхода в таких областях, как энергетика, транспорт и связь.

44. **Представитель Японии** заявил, что благодаря беспрецедентному прогрессу в области информационных технологий глобализация открывает невиданные возможности в плане расширения международной торговли и ускорения товарооборота при значительном снижении издержек. Однако без адекватной транспортной инфраструктуры и благоприятных условий, обеспечивающих беспрепятственные транзитные перевозки, развитие информационных технологий не принесет развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, ожидаемых плодов.

45. Необходимо заняться решением такой двуединой задачи, как формирование, столь необходимой инфраструктуры и создание благоприятных условий для беспрепятственных транзитных перевозок. Для решения первой задачи важнейшее значение имеют приверженность и сопричастность самих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Япония способствует усилиям стран, не имеющих выхода к морю, по укреплению национального потенциала посредством предоставления им субсидий и льготных займов, необходимых для строительства дорог и мостов, а также для модернизации морских портов и аэропортов. Что касается второй проблемы, или "мягкой инфраструктуры", а именно управленческих, процедурных,

нормативных и институциональных систем в области транзита, необходимых для обеспечения эффективного использования физической инфраструктуры, то развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита следует упрочить партнерские связи друг с другом. Субрегионам и регионам можно многому научиться друг у друга, и Япония может внести свой вклад в этот процесс "обучения". Япония поддерживает идею созыва в 2003 году совещания на уровне министров.

46. **Представитель Индонезии** заявил, что усилившаяся глобальная конкуренция привела к еще большей маргинализации многих стран, не имеющих выхода к морю, несмотря на надежды, которые они связывали с развитием информационно-коммуникационных технологий, и усилия по ограничению его негативных последствий. Эта проблема усугубляется внешней задолженностью. Необходимы новые меры. К ним относится предоставление финансовых субсидий и льготных займов и расширение регионального и субрегионального сотрудничества, например в рамках АСЕАН, в целях обеспечения движения товаров и людей.

47. **Представитель Казахстана** заявил, что в его регионе в настоящее время осуществляются многочисленные мероприятия, направленные на решение проблем транзита. К ним относятся создание базы данных о грузоперевозках, принятие меморандума о договоренности по автодорожному транспорту в регионе и т.д. Он призывает ПРООН поддержать ведущуюся работу. Необходимо обеспечить дальнейшую координацию усилий развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Он также заявил о том, что его правительство готово провести у себя в стране в 2003 году предлагаемое совещание на уровне министров.

48. **Представитель Пакистана** заявил, что доступ на мировые рынки является одним из необходимых условий экономического роста и развития. Поэтому крайне важно, чтобы ни одна страна мира, будь то не имеющей выхода к морю или какой-либо иной, не была лишена доступа на мировой рынок. Данная группа экспертов на своих предыдущих четырех совещаниях определила ключевые проблемы, с которыми сталкивается эта группа стран, а сейчас ищет пути их решения. Меры, принимаемые соответствующими органами системы Организации Объединенных Наций и партнерами по развитию, реализуются медленно, перед этими странами по-прежнему стоят огромные задачи. Ресурсы для создания необходимой структуры могут предоставляться в форме расширенной ОПР, более крупных инвестиций, уменьшения налогового бремени и - что еще более важно - обеспечения беспрепятственного доступа на рынки для их товаров и услуг.

49. Пакистан предоставляет своим соседям, не имеющим выхода к морю, льготы в области транзитных перевозок. Он подписал и ратифицировал Соглашение с Афганистаном о транзитной торговле (1965 год). Соглашение ОЭС о транзитной торговле (1995 год), Рамочное соглашение о транзитных перевозках (1998 год) и четырехстороннее Соглашение о транзитных перевозках с Китаем, Кыргызской Республикой и Казахстаном. Он также осуществляет ряд эффективных стратегий и проектов, направленных на развитие своей автодорожной и железнодорожной инфраструктуры и модернизацию портовых сооружений. Он выражает надежду на то, что это Совещание поможет в решении данных задач.

50. **Представитель Лаосской Народно-Демократической Республики** заявил, что его страна заключила со своими соседями ряд соглашений, направленных на смягчение остроты своих проблем в области транзита. К ним относятся двусторонние соглашения с Китаем, Вьетнамом, Мьянмой, Таиландом, а также находящийся в стадии разработки протокол с Камбоджей. К числу других инициатив относятся технико-экономические обоснования сообразности и проекты создания сети, объединяющей различные коридоры и страны региона. Проектов много, но, к сожалению, недостаточно финансовых ресурсов для их осуществления.

51. **Представитель Перу** заявил, что для Перу - как для страны транзита для боливийских товарных потоков - важно, чтобы были выработаны такие финансовые инструменты на национальном, региональном и международном уровнях: международные финансовые учреждения могли бы оказать содействие в рамках специальных и инновационных программ поддержки в области создания, совершенствования и поддержания необходимой физической инфраструктуры. В Андском регионе активную роль играет Андская корпорация развития. По мнению Перу, международное сообщество, и в частности финансовые учреждения, несут огромную ответственность перед странами с неблагоприятным географическим положением, такими, как развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в плане оказания содействия в их интеграционных усилиях. Перу считает, что весьма важно на последующих совещаниях принять политическую декларацию и что Организация Объединенных Наций может служить форумом для создания вспомогательных интеграционных и компенсационных механизмов в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

52. **Представитель Боливии** заявил, что приоритетной задачей в его регионе является интеграция в рамках МЕРКОСУР и Андской группы стран. Предпринимаемые в последние годы усилия по модернизации экономики включают приватизацию железных дорог, газопроводов и автомобильных магистралей. Однако, несмотря на значительные

усилия, многие проблемы остаются нерешенными. Так, создание коридоров, как представляется, способствует скорее импорту, чем экспорту. Самих по себе технических знаний, по-видимому, недостаточно для решения проблем в области транзита. Необходимо постоянно расширять сотрудничество. Именно поэтому Боливия выступает в поддержку проведения предлагаемого совещания на уровне министров.

53. **Представитель Китая** заявил, что его страна всегда с сочувствием относилась к проблемам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Именно поэтому она оказывает содействие своим не имеющим выхода к морю соседям в их усилиях по улучшению систем транзитной перевозки товаров, в том числе в рамках ряда двусторонних соглашений с Лаосской Народно-Демократической Республикой, Казахстаном, Монголией и Российской Федерацией. Он поблагодарил ЮНКТАД за оказанную ею помощь в выработке проекта рамочного соглашения о транзитных перевозках между Китаем, Монголией и Российской Федерацией. Он заявил, что его правительство не имеет никаких возражений против созыва в 2003 году совещания на уровне министров. В этой связи он призвал к более эффективной координации, поскольку в настоящее время созывается множество различных совещаний на уровне министров.

54. **Представитель Нигерии** заявил, что его страна сознает лежащую на ней огромную ответственность перед соседними странами, не имеющими выхода к морю, а именно перед Чадом и Нигером. Нигерия присоединилась к некоторым международным и субрегиональным конвенциям и протоколам о содействии развитию транзитных перевозок: Нью-Йоркской конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств (1965 года), Конвенции ИМО по облегчению международного морского судоходства, Международной конвенции об упрощении таможенных режимов и Протоколу о межгосударственных автодорожных транзитных перевозках. Нигерия осуществляет также различные решения, принятые на симпозиуме, организованном недавно Морской организацией государств Западной и Центральной Африки (МОВКА) и Европейским союзом. И наконец, в настоящее время планируется или осуществляется ряд новых проектов по сооружению грузоперевалочных пунктов, прокладке железнодорожных веток, строительству дорог и т.п.

55. **Представитель Буркина-Фасо** заявил, что справочные документы, подготовленные ЮНКТАД, являются весьма полезными, однако выразил сожаление по поводу отсутствия документов, посвященных Западной Африке. Его страна сталкивается с серьезными проблемами, обусловленными тем, что она не имеет выхода к морю. Западноафриканский валютный союз (ЮМОА) и Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС) осуществляют сотрудничество в вопросах усовершенствования транспортных

систем. Его делегация поддерживает предложение о проведении совещания на уровне министров.

56. **Представитель Вьетнама** заявил, что справочные документы характеризуются хорошим качеством и полезны при обсуждениях, проводимых в рамках совещаний. В настоящее время его страна занимается усовершенствованием коридора "Восток-Запад" в своем регионе. Однако ее возможности в этой области ограничиваются нехваткой финансовых ресурсов и другими трудностями.

57. **Представитель Ирана** заявил, что вблизи его страны расположены семь стран, не имеющих выхода к морю. Их физическая инфраструктура практически не улучшается. Возможно, выход кроется в применении поэтапного подхода. Он призвал страны-доноры, финансовые учреждения и агентства, занимающиеся проблемами развития, координировать свои действия. Можно было бы создать автодорожную магистраль, связывающую Европу с Шанхаем. Следует укрепить телекоммуникационные сети, что расширит доступ к информации.

58. **Представитель Арабской Республики Египет** заявил, что совещание экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и их партнеров особенно важно для развивающихся стран, которые являются участниками международных торговых соглашений. Эффективная транспортная инфраструктура открывает им доступ к международным рынкам товаров и услуг при разумных расходах. Хотя Египет и имеет выход к морю через Средиземное море, Суэцкий канал и Красное море, перед ним стоит задача укрепления сухопутных и других маршрутов, соединяющих его с соседями, а проекты в этой области являются дорогостоящими. Так, Египет хотел бы принять участие в создании железнодорожной системы, соединяющей его с Европой через его западных соседей - Тунис, Ливию, Марокко и Испанию через Гибралтар. Железная дорога могла бы быть проложена дальше на юг через Судан. Египет с удовлетворением принял бы любую техническую или финансовую помощь в реализации указанных проектов.

59. Он выделил такие проекты, как ведущееся строительство Восточной железной дороги, которая пройдет через Суэцкий канал и соединит Африку с Азией, общей стоимостью свыше 300 млн. долл. США и строительство международной автомагистрали, которая пересечет Египет с востока на запад вдоль средиземноморского побережья. Благодаря реализации этих проектов будет создан важный коридор для пассажирских и грузовых перевозок, проходящий через территорию Египта, и соседние страны смогут свести к минимуму свои транспортные издержки. Кроме того, в настоящее время осуществляется множество "морских" проектов, направленных на расширение транзитных перевозок через новые порты, расположенные на северо-западе Суэцкого залива и в

восточной части Суэцкого канала. Основная задача этих новых портов - облегчить и максимально расширить транзитную торговлю через Средиземноморье.

60. **Представитель Кот-д'Ивуара** заявил, что его страна с удовлетворением приняла приглашение ЮНКТАД принять участие в работе совещания. Он упомянул о важном проекте строительства догори (180 км), которая соединила бы порт Сан-Педро в Кот-д'Ивуаре с богатым ресурсами районом на юго-западе Мали.

61. **Представитель Бурунди** заявил, что его страна имеет доступ к морю в трех направлениях: северный коридор к Момбасе (доставка одной метрической тонны груза через которых обходится в 235 долл. США); центральный коридор к Дар-эс-Саламу (85 долл. США за тонну); и южный коридор к Мпулунгу на озере Танганьика в Замбии (135 долл. США за тонну). Он призвал доноров оказать помощь в строительстве железной дороги в районе Великих озер, соединяющей Касаму с Мпулунгу в Замбии, Бужумбуру с Циангугу в Руанде, с Касесе и Кампалой в Уганде и далее с Момбасой в Кении; в восстановлении порта Мпулунгу; в удлинении трубопровода между Момбасой и Эльдоретом в Кении до Кампалы, Кигали и Бужумбуры; в увеличении числа и приобретении новых железнодорожных вагонов для железной дороги, соединяющей Дар-эс-Салам с Кигомой в Танзании. Выступающий поддержал призыв запретить применение экономических санкций против стран, не имеющих выхода к морю.

62. **Представитель Непала** заявил, что страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с колоссальными проблемами в области развития и транзитных перевозок. Недаром в Декларации тысячелетия были упомянуты эти проблемы, а также необходимость уделения особого внимания странам, не имеющим выхода к морю. Он настоятельно призвал как двусторонних, так и многосторонних доноров увеличить объем финансовой и технической помощи этой группе стран в целях удовлетворения их потребностей. Поэтому совещанию стран, не имеющих выхода к морю, необходимо сосредоточить внимание на основных препятствиях, стоящих на пути этих стран, находящихся в неблагоприятном положении. Непал одобряет общую концепцию, изложенную в документе "Review of Progress in the Development of Transit Systems in India, Nepal and the Bhutan Sub-region" ("Обзор прогресса в развитии систем транзитных перевозок в субрегионе Индии, Непала и Бутана"), и поддерживает предложение о созыве в 2003 году совещания развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на уровне министров.

63. **Представитель Бенина** заявил, что его страна предоставляет странам, не имеющим выхода к морю, которые используют порт Котону, определенные льготы, например в форме выделения мест для стоянки судов, освобождения от уплаты определенных

портовых сборов и введения в действие системы упрощенного оформления грузов. Бенин призвал международное сообщество и доноров оказать ему поддержку в усилиях по расширению порта Котону и модернизации основных магистралей, которыми пользуются транзитные страны.

64. **Представитель Сообщества по вопросам развития стран юга Африки** заявил, что регион САДК имеет базовую транспортную инфраструктуру, удовлетворяющую его основные потребности. Однако транспортные издержки остаются сравнительно высокими ввиду большей удаленности производственных районов и плохого состояния различных видов транспортных средств, а также задержек на пограничных пунктах, высоких цен на страхование и несогласованных процедур оформления документации. Государства - члены САДК предприняли ряд шагов в направлении решения или устранения проблем, связанных с неэффективностью операций, и снижения транспортных расходов, проведя, в частности, ряд реформ, включая приватизацию, унификацию стандартов и процедур и упрощение процессов оформления документации. Благодаря этому были определены препятствия на пути создания систем транзитных перевозок и партнерам по сотрудничеству было предложено осуществить необходимые инвестиции в целях усовершенствования этих систем.

65. **Представитель Организации экономического сотрудничества (ОЭС)** заявил, что его регион обладает значительным потенциалом в области содействия торговле в такой форме, как согласование региональных стратегий развития, снижение торговых барьеров и выработка общих регулирующих норм в целях интеграции региона в глобальный рынок. Налаживание координации между существующими транспортными и коммуникационными сетями и глобальными коридорами позволит положить конец изоляции семи государств - членов Организации, не имеющих выхода к морю, а именно: Афганистана, Азербайджана, Казахстана, Кыргызской Республики, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. С проблемой создания необходимой инфраструктуры самостоятельно региону не справиться, и поэтому ему необходима срочная помощь со стороны международного сообщества.

66. **Представитель Общего рынка стран восточной и южной частей Африки (КОМЕСА)** заявил, что перед 20 государствами - членами КОМЕСА стоят важные задачи в области интеграции, включая введение в действие 31 октября 2000 года зоны свободной торговли, таможенного союза с единым внешним тарифом - к 2004 году, а валютного союза - к 2025 году. КОМЕСА оказывает содействие реализации - и поэтому нуждается в поддержке со стороны международного сообщества - следующих проектов: создание железнодорожной сети Великих озер, охватывающей Замбию, ДРК, Бурунди, Руанду, Танзанию и Уганду, и системы предварительного уведомления о передвижении грузов

(АКИС), охватывающей Бурунди, Руанду, Уганду, Кению, Танзанию, ДРК, Судан, Эфиопию, Эритрею и Джибути.

67. **Представитель Морской организации государств Западной и Центральной Африки (МОВКА)** заявил, что стоимость наземного транзита в процентах от стоимости морской перевозки для грузов из Северо-Западной Европы, ввозимых через некоторые транзитные порты Западной и Центральной Африки, составляет 71-171%. Это один из основных факторов, замедляющих процесс региональной экономической интеграции и серьезно подрывающий конкурентоспособность экспорта стран, не имеющих выхода к морю. По мнению МОВКА, эта проблема имеет серьезные последствия для реализации стоящих перед ней среднесрочных и долгосрочных задач по созданию эффективных систем смешанных перевозок, привлечению частных инвестиций на цели развития каботажного судоходства и в целом обеспечению в субрегионе рентабельных морских перевозок. Все страны, не имеющие выхода к морю, и транзитные страны, поддерживающие связи с регионом Западной и Центральной Африки, являются членами МОВКА, и значительная доля их обширной транзитной торговли обеспечивается морским транспортом. В феврале 2001 года МОВКА организовала трехдневный симпозиум, на котором были подведены итоги проделанной работы, обсуждены текущие задачи в сфере транзитных перевозок и принята программа действий для решения остающихся проблем.

III. РЕШЕНИЯ, ПРИНЯТЫЕ СОВЕЩАНИЕМ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ЭКСПЕРТОВ, И ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ЗАЯВЛЕНИЯ

68. На своем заключительном пленарном заседании 3 августа 2001 года Совещание правительственных экспертов приняло свои согласованные выводы и рекомендации (TD/B/LDC/AC.1/L.7), которые приводятся в главе I выше.

Заключительные заявления

69. **Председатель Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (Лаосская Народно-Демократическая Республика)** поздравил участников и организаторов с успешным проведением Совещания экспертов. Он также выразил свою признательность делегациям за их поддержку и проявленную гибкость в ходе переговоров по согласованным выводам и рекомендациям. В частности, он подчеркнул важность рекомендаций, касающихся планируемого проведения в 2003 году совещания развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров на уровне министров. Он поблагодарил народ и правительство Казахстана за их радушное приглашение организовать это совещание у себя в стране. Он также

выразил надежду на то, что все заинтересованные стороны примут активное участие в подготовительном процессе, а также в проведении самого совещания в 2003 году.

70. **Представитель Бангладеш** поблагодарил правительство Японии за его помощь в проведении данного совещания. Особые, обусловленные географическим положением трудности и проблемы НРС, не имеющих выхода к морю, и малых островных НРС нашли также свое отражение в соответствующей части Брюссельской программы действий в целях развития НРС на текущее десятилетие. Он призвал партнеров по развитию оказать помощь в улучшении физической инфраструктуры, что крайне важно для обеспечения эффективности транзитных перевозок.

71. Бангладеш готов оказывать всестороннюю поддержку и сотрудничать с соседними странами, не имеющими выхода к морю. Создание единой транспортной системы в регионе является одним из аспектов их политики дальнейшего укрепления и расширения связей с соседями и между странами южноазиатского региона. Ассоциация регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК) определила транспорт и связь в качестве одного из многообещающих и жизнеспособных секторов сотрудничества, способствующих развитию и росту торговли в регионе.

72. Бангладеш полностью поддержал предложение о созыве совещания на уровне министров по вопросам транзитных перевозок в 2003 году.

73. **Представитель Камбоджи** с радостью присоединился к консенсусу и заявил о том, что его правительство придает большое значение совещанию на уровне министров, которое планируется провести в 2003 году.

74. **Представитель Соединенных Штатов Америки** заявил, что Соединенные Штаты надеются на то, что рекомендация о созыве совещания на уровне министров в 2003 году будет осуществляться исходя из имеющихся бюджетных ресурсов.

IV. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

A. Открытие совещания

75. 30 июля 2001 года Совещание открыл представитель Генерального секретаря ЮНКТАД и исполняющий обязанности начальника канцелярии Специального координатора по наименее развитым, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся странам.

В. Выборы должностных лиц

(Пункт 1 повестки дня)

76. На своем первом заседании 30 июля 2001 года участники избрали следующих членов Бюро

Председатель: Его Превосходительство г-н Юкио Сато (Япония)

заместители Его Превосходительство г-н Алункео Киттикхун

Председателя: (Лаосская Народно-Демократическая Республика)

Его Превосходительство г-н Мвелва К. Мусамбачиме (Замбия)
Г-н Энио Кордейру (Бразилия)

Докладчик: Г-н Мунесу Мунодавафа (Зимбабве)

С. Утверждение повестки дня и организация работы

(Пункт 2 повестки дня)

77. На своем первом пленарном заседании участники Совещания утвердили следующую предварительную повестку дня:

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, включая рассмотрение, в соответствии с резолюцией 54/199 Генеральной Ассамблеи, внесенного на четвертом Совещании в 1999 году предложения о созыве в 2003 году совещания на уровне министров по вопросам транзитных перевозок с целью обратить должное внимание на проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.
4. Прочие вопросы.
5. Утверждение доклада Совещания.

D. Утверждение доклада Совещания

(Пункт 5 повестки дня)

78. На своем заключительном пленарном заседании 3 августа 2001 года участники Совещания утвердили проект доклада о работе Совещания (TD/B/LDC/AC.1/L.6) и поручили Докладчику завершить подготовку доклада с учетом итогов его заключительного пленарного заседания.

Приложение I

УЧАСТНИКИ*

1. В работе Совещания приняли участие следующие представители:

Государства-члены

Австрия	Лаосская Народно-Демократическая Республика
Азербайджан	Лесото
Бангладеш	Люксембург
Бенин	Мавритания
Болгария	Малави
Боливия	Мали
Бразилия	Мальта
Бруней-Даруссалам	Мексика
Буркина-Фасо	Монголия
Бурунди	Непал
Бутан	Нигер
Вьетнам	Нигерия
Гаити	Объединенная Республика Танзания
Гамбия	Пакистан
Гана	Парагвай
Германия	Перу
Грузия	Российская Федерация
Дания	Сингапур
Демократическая Республика Конго	Соединенные Штаты Америки
Доминиканская Республика	Сьерра-Леоне
Египет	Таиланд
Замбия	Турция
Зимбабве	Уганда
Индия	Филиппины
Индонезия	Финляндия
Иран (Исламская Республика)	Франция
Италия	Центральноафриканская Республика
Казахстан	Чили
Камбоджа	Эфиопия
Камерун	Япония
Китай	
Кот-д'Ивуар	

* Поименный список участников см. документ TD/B/LDC/AC.1/INF.5.

Организация Объединенных Наций

Экономическая комиссия для Африки (ЭКА)

Специализированные учреждения и связанные организации

Всемирный банк (ВБ)

Межправительственные организации

Европейское сообщество (ЕС)

Союз африканских советов грузоотправителей (САСГО)

Субрегиональные организации

Общий рынок стран восточной и южной частей Африки

Экономическое сообщество западноафриканских государств

Организация экономического сотрудничества

Морская организация государств Западной и Центральной Африки

Управление северного транзитного коридора

Комиссия по транспорту и связи стран южной части Африки

Консультанты

Г-н Мартин Гласнер, Ассоциация международного права

Г-н Северин М.А. Каомбве, ИНФРА АФРИКА

Г-н Джек Стоун

Приложение II

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ

Основные документы

- | | |
|------------------|--|
| TD/B/LDC/AC.1/16 | Предварительная повестка дня и аннотации |
| TD/B/LDC/AC.1/17 | Системы транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита: последние изменения и предложения относительно будущих действий – доклад секретариата ЮНКТАД |

Справочные документы

- | | |
|----------------|---|
| UNCTAD/LDC/110 | Review of Progress in the Development of Transit Transport Systems in South-East Asia – Report prepared by Mr. Philippe Cabanuis and Mr. Kammoune Bouaphanh |
| UNCTAD/LDC/112 | Infrastructure Development in Land-locked and Transit Developing Countries: Foreign Aid, Private Investment and the Transport Cost Burden of Land-locked Developing Countries – Report prepared by Mr. Jack I. Stone, UNCTAD consultant |
| UNCTAD/LDC/113 | Review of Recent Progress in the Development of Transit Transport Systems in Latin America – Report prepared by Mr. René Peña Castellón, UNCTAD consultant |
| UNCTAD/LDC/114 | Review of Progress in the Development of Transit Transport Systems in the India, Nepal and Bhutan Subregion – Report prepared by Chakra Infrastructure Consultants Pvt Ltd, UNCTAD consultants |

UNCTAD/LDC/115	Review of Progress in the Development of Transit Transport Systems in Eastern and Southern Africa
A/55/320	Транзитные транспортные системы в государствах Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, и соседних странах транзита
UNCTAD/LDC/Misc.51	Доклад о работе первого Переговорного совещания по рассмотрению проекта рамочного соглашения о транзитных перевозках между Китайской Народной Республикой, Монголией и Российской Федерацией
UNCTAD/LDC/Misc.53	Доклад о работе первого Специального консультативного совещания по системам транзитных перевозок Лаосской Народно-Демократической Республики
UNCTAD/LDC/Misc.61	Доклад о работе второго Переговорного совещания по рассмотрению проекта рамочного соглашения о транзитных перевозках между Китайской Народной Республикой, Монголией и Российской Федерацией
