



Генеральная Ассамблея

Шестьдесят третья сессия

18-е пленарное заседание

Четверг, 2 октября 2008 года, 15 ч. 00 м.

Нью-Йорк

Официальные отчеты

Председатель: г-н д'Эското Брокман (Никарагуа)

В отсутствие Председателя его место занимает г-н Ньес-Барнуэво (Испания), заместитель Председателя.

Заседание открывается в 15 ч. 10 м.

Пленарное совещание высокого уровня, посвященное среднесрочному обзору хода осуществления Алматинской программы действий

Пункт 52 повестки дня (продолжение)

Группы стран, находящиеся в особой ситуации

- b) Конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю: итоги Международной конференции министров развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок**

Доклад Генерального секретаря (A/63/165)

Проект резолюции (A/63/L.3*)

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-испански*): Сейчас я предоставляю слово заместителю премьер-министра и министру ино-

странных дел Лаосской Народно-Демократической Республики Его Превосходительству г-ну Тхонглу-ну Сисулиту.

Г-н Сисулит (Лаосская Народно-Демократическая Республика) (*говорит по-английски*): От имени лаосской делегации я поздравляю Председателя Ассамблеи с избранием на пост руководителя работой этого важного форума.

Я также благодарю посла Юкио Такасу, Японии, за умелую координацию переговоров по итоговому документу этого заседания.

Мы признательны Генеральному секретарю Пан Ги Муну за его всеобъемлющий доклад об осуществлении Алматинской программы действий. Мы удовлетворены прогрессом, достигнутым на сегодняшний день. Особые проблемы и нужды развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, широко признаны, им уделяется большее внимание и предоставляются большие ресурсы региональными и глобальными многосторонними институтами и учреждениями, занимающимися вопросами развития, в целях создания эффективных систем транзитных перевозок.

Однако предстоит сделать еще очень много для претворения в жизнь Алматинской программы действий. В этой связи требуются дальнейшие действия для ускорения процесса создания надежных и предсказуемых транзитных систем путем содей-

В настоящем отчете содержатся тексты выступлений на русском языке и тексты устных переводов выступлений на других языках. Поправки должны представляться только к текстам выступлений на языке подлинника. Они должны включаться в один из экземпляров отчета и направляться за подписью одного из членов соответствующей делегации на имя начальника Службы стенографических отчетов (Chief, Verbatim Reporting Service, room C-154A). Поправки будут изданы после окончания сессии в виде сводного исправления.



вия региональным и субрегиональным механизмам сотрудничества, установления более тесного сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и их соседями, реформирования правил в области транзита и принятия мер по поощрению торговли. Важно также обеспечивать более широкий доступ на рынки товарам из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Несмотря на определенный прогресс, экономический рост и социальное благосостояние этих стран по-прежнему очень уязвимы перед внешними потрясениями и теми многочисленными вызовами, с которыми сталкивается международное сообщество: это финансовая нестабильность, замедление темпов развития мировой экономики, резкое повышение цен на продовольствие и топливо, а также последствия изменения климата. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему находятся на обочине системы международной торговли вследствие высоких операционных расходов, которые не позволяют им в максимальной степени использовать торговлю в качестве инструмента достижения своих целей в области развития.

Рассматриваемый проект декларации нацелен на активизацию усилий всех заинтересованных сторон, с тем чтобы они сделали еще больше для выполнения своих соответствующих обязательств в соответствии с положениями Алматинской программы действий.

Со времени принятия Алматинской программы действий она нашла отражение в стратегических планах развития, принятых лаосским правительством. При министерстве гражданского строительства и транспорта нами создан Национальный комитет по транспорту в качестве механизма наблюдения и отчетности. Стратегически выгодно расположенная в самом центре формирующегося субрегиона Большого Меконга Лаосская Народно-Демократическая Республика сохраняет свою твердую приверженность активному участию в структурах экономического сотрудничества в рамках этого субрегиона и Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН).

В интересах извлечения выгод от региональных и субрегиональных программ сотрудничества при содействии торговле, инвестициям и туризму, правительство проводит политику постепенного перевода страны от статуса страны, не имеющей

выхода к морю, к стране, приоритетная задача которой должна состоять в развитии сети дорожного транспорта, а также региональных и международных транспортных связей, включая железнодорожное сообщение, восстановление и эксплуатацию дорог.

На третьем саммите руководителей стран субрегиона Большого Меконга, который состоялся во Вьентьяне, Лаосская Народно-Демократическая Республика, в марте 2008 года, руководители наших шести стран приняли Совместную декларацию саммита и Вьентьянский план действий по развитию субрегиона Большого Меконга на 2008–2012 годы под девизом «Повышение конкурентоспособности благодаря большей взаимозависимости».

Наши руководители подтвердили свою приверженность установлению более тесных связей в субрегионе. Они также взяли на себя обязательство ускорить строительство остающихся участков субрегиональных коридоров и улучшить их качество, а также расширить субрегиональную сеть коридоров благодаря созданию смешанных систем транспортного сообщения, включая железную дорогу между Сингапуром и Куньминем.

В заключение я хотел бы отметить, что Лаосская Народно-Демократическая Республика подтверждает свою неизменную приверженность продолжению сотрудничества с другими развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и с соседними странами транзита в последующей деятельности по осуществлению Алматинской программы действий.

Мы искренне благодарим всех доноров за ту щедрую помощь, которую они предоставили нам в течение последних лет. Однако, учитывая свой ограниченный потенциал как наименее развитой страны, не имеющей выхода к морю, Лаосская Народно-Демократическая Республика надеется получить большую поддержку и помощь от сообщества доноров, включая систему Организации Объединенных Наций.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-испански*): Сейчас я предоставляю слово министру иностранных дел и международного сотрудничества Ботсваны Его Превосходительству достопочтенному Фанду Т.С. Скелемани.

Г-н Скелемани (Ботсвана) (*говорит по-английски*): Ботсвана приветствует проведение этого пленарного совещания высокого уровня, посвященного среднесрочному обзору хода осуществления Алматинской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Я благодарю Генерального секретаря за всеобъемлющий и содержательный доклад об осуществлении Алматинской программы действий. Я хотел бы также отметить важную работу Управления Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам и его полезную роль по координации и пропаганде повестки дня в области развития этих групп стран, находящихся в особой ситуации.

Это заседание является очень своевременным, в особенности потому, что оно проходит вслед за заседанием высокого уровня по вопросу о потребностях Африки в области развития и по обзору хода осуществления достижения целей в области развития, определенных в Декларации тысячелетия (ЦРДТ). Эффективное осуществление Алматинской программы действий, которая является одним из исключительно важных факторов достижения целей, откроет возможности для торговли, экономического роста и развития.

Алматинская программа действий, принятая Ассамблеей в августе 2003 года, стала первой всеобъемлющей глобальной стратегией для удовлетворения особых потребностей и решения проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В ней были признаны проблемы, возникающие вследствие нехватки эффективных транзитных транспортных маршрутов и связанная с этим высокая стоимость перевозок по суше, что негативно сказывается на конкурентоспособности экспорта стран, не имеющих выхода к морю, и доступе к импортным товарам. Ботсвана вносит свой вклад в осуществление Алматинской программы действий.

Ботсвана находится в центре Южно-Африканского плато и окружена четырьмя странами, и при этом ближайший морской порт находится в 762 километрах. Наше географическое положение является для нас невыгодным в плане доступа к более дешевым видам транспорта.

Хотя мы не имеем выхода к морю, мы обеспечиваем ключевой транзитный маршрут и несем от-

ветственность за содействие беспрепятственному и эффективному потоку транзитных товаров. Мы серьезно относимся к этой ответственности, как показывают программы, осуществляемые на национальном уровне, на двусторонней основе в сотрудничестве с нашими соседями и в рамках Сообществам по вопросам развития стран юга Африки (САДК).

Большой объем транзитного движения поступает с юга на север, а также с востока на запад. Коридор Уолфиш-Бей, или коридор через Калахари, проходит через западную часть Ботсваны, соединяя Намибию, Ботсвану и Южную Африку, в то время как коридор Дурбан-Лумумбаши пересекает часть Ботсваны, соединяя нас с Замбией, Демократической Республикой Конго и Южной Африкой.

В этом контексте Ботсвана предусматривает создание комплексных пограничных постов для устранения задержек на границе. Деятельность этих постов принесет пользу сопредельным странам в плане сокращения транспортных расходов и транзитного времени.

Ботсвана очень признательна за помощь, поддержку и сотрудничество, которые ей оказывают транзитные и прибрежные соседние государства. Весьма обнадеживает то, что импорт и экспорт Ботсваны беспрепятственно проходят по дорогам, железным дорогам и через порты соседей. Поэтому любая помощь, оказываемая прибрежным и транзитным государствам в развитии эффективной транспортной инфраструктуры, крайне важна для торговых маршрутов стран, не имеющих выхода к морю. В этой связи прилагаемые усилия по интенсификации экономического сотрудничества и регионального взаимодействия заслуживают увеличения финансовой и технической помощи.

Как развивающаяся страна, Ботсвана импортирует большую часть своих производственных ресурсов, и в рамках такой экономики, как наша, в которой доминирует горнодобывающая деятельность, это составляет ежегодно значительный объем оборота. Поэтому крайне важно, чтобы мы обеспечили эффективные транспортные маршруты и условия для содействия перевозке товаров. Поэтому Ботсвана придает большое значение деятельности двусторонних и региональных механизмов с целью упрощения, согласования и стандартизации правил по транспортировке и транзиту, с тем чтобы свести

к минимуму торговые издержки и сделать нашу продукцию конкурентоспособной на международных рынках.

Моя делегация считает, что настоятельно необходимо укрепить и согласовать инициативы и программы региональных экономических сообществ, Организации Объединенных Наций, бреттон-вудских учреждений и банков развития для достижения надлежащей слаженности и координации в их операциях, с тем чтобы дополнить Алматинскую программу действий.

Помощь для восстановления существующей транспортной инфраструктуры имеет огромное значение. Она обеспечила бы надежность транспортных коридоров и устойчивые экономические дополнительные выгоды для общин, которые проживают вдоль этих коридоров.

Для того чтобы больше содействовать оперативным и эффективным торговым потокам, Ботсвана в настоящее время занимается расширением международного аэропорта имени сэра Серетце Кхамы в Габароне. Аэропорт сможет принимать более крупные самолеты, что позволит обеспечить перевозку значительных объемов товаров.

Классификация Ботсваны как страны со средним уровнем доходов создает определенные проблемы, поскольку мы не можем получить доступ к помощи в целях развития от учреждений-доноров. Поэтому следует принимать во внимание уникальные условия стран, не имеющих выхода к морю, в плане развития инфраструктуры, поскольку они создают серьезные трудности для развития потенциала. В результате достижение целей Алматинской программы действий по-прежнему останется серьезной задачей. Однако мы постараемся быть на высоте наших обязательств, развивая отношения партнерства и сотрудничества в нашими соседними странами.

В заключение я хотел бы вновь подтвердить нашу приверженность Алматинской программе действий, которая, если она будет полностью выполнена, приведет к расширению торговых возможностей для Ботсваны и действительно будет способствовать развитию на основе равноправия и справедливости региона САДК в целом.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-испански*): Сейчас я предоставляю сло-

во государственному министру общественных работ и транспорта Республики Уганда Его Превосходительству почтенному Симону Эджуа.

Г-н Эджуа (Уганда) (*говорит по-английски*): Для меня большая честь присутствовать здесь сегодня и участвовать в этом заседании. Как страна, не имеющая выхода к морю, Уганда приветствует возможность участия в заседании.

Особые проблемы, стоящие перед развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, вследствие отсутствия территориального или международного доступа к морю и к международным водным путям, ограничивают масштабы их эффективного участия в международной торговле. Поэтому им необходимо сотрудничество и помощь со стороны своих соседей, стран транзита, с тем чтобы преодолеть стоящие перед ними проблемы.

Алматинская программа действий, которая предоставляет глобальные рамки для сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и транзитными развивающимися странами, соответственно, является исключительно важным компонентом в их повестке дня в области развития. Это также важный инструмент для эффективного удовлетворения специфических потребностей и решения проблем, стоящих перед развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и для их дальнейшей интеграции в региональные экономические сообщества и развития их партнерских отношений.

Уганда считает, что обзор Алматинской программы действий обеспечит решение проблем, стоящих в настоящее время перед странами, не имеющими выхода к морю.

Алматинская программа действий предлагает всемирные рамки для создания соответствующих транзитных транспортных систем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, транзитных развивающихся странах и малых островных развивающихся государствах, признавая, что для поисков актуальных решений нужны комплексные подходы, с тем чтобы вызовы и проблемы, с которыми сталкиваются эти страны, могли быть преобразованы в благоприятные возможности.

Как известно всем присутствующим, неадекватная инфраструктура является главным препятствием для создания эффективной транзитной транс-

портной системы как в не имеющих выхода к морю, так и в транзитных развивающихся странах. Удовлетворение этих потребностей включает в себя значительные инвестиции, создание партнерских отношений между государственным и частным секторами, наращивание потенциалов и новую политику и организационные реформы, если это необходимо. Это требует осуществления более тесного сотрудничества между не имеющими выхода к морю и транзитными развивающимися странами и их партнерами для предоставления дополнительных финансовых ресурсов и помощи в наращивании потенциалов.

Автомобильный транспорт является основным способом перевозки импортных и экспортных грузов стран, не имеющих выхода к морю. Для расширения транзитной автомобильной инфраструктуры требуются существенные ресурсы.

Основными проблемами применительно к международным автомобильным перевозкам являются старый автомобильный парк, превышение допустимого веса перевозимых грузов, снижение уровня безопасности на дорогах, отсутствие объектов социальной инфраструктуры вдоль транзитных коридоров, а также громоздкие процедуры таможенной очистки и плохое состояние дорог. Первоочередное внимание в контексте субрегиональных и региональных планов развития инфраструктуры следует уделять транзитным коридорам, связывающим развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, с транспортными сетями в развивающихся странах транзита, а также с региональными сетями.

Железные дороги играют важную роль в системах транзитных транспортных коридоров, связывающих страны, не имеющие выхода к морю, с морскими портами. Острее всего стоит хроническая проблема нехватки подвижного состава, включая локомотивы и вагоны, и низкого уровня технического обслуживания. К числу безотлагательных мер, которые изучаются сейчас, относятся строительство новых железнодорожных веток и реконструкция существующих железных дорог, а также внедрение новых технических достижений и изобретений.

Эффективность эксплуатации портов зависит от наличия адекватной инфраструктуры и надлежащего управления портовыми службами. Многие морские порты по-прежнему являются одним из

наиболее узких мест в системе транзитных перевозок из-за целого ряда физических недостатков и оперативных проблем, к числу которых относятся, в частности, низкое качество сооружений для обработки и хранения транзитных грузов, громоздкие процедуры таможенной очистки и вывоза грузов, нехватка площадей и квалифицированных кадров.

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны изыскивать механизмы сотрудничества для повышения качества портовых сооружений и услуг в целях обеспечения транзитных грузоперевозок, в том числе, когда это целесообразно, путем модернизации существующих и строительства новых терминалов и упрощения процедур.

Внутренние водотоки позволяют осуществлять транзитные перевозки в некоторые страны, не имеющие выхода к морю. Для повышения эффективности транзитных перевозок по таким водотокам требуются совершенствование инфраструктуры, надлежащая правовая база, регулирующая судоходство на реках и озерах, и более эффективные меры предотвращения загрязнения и обеспечения безопасности. Следует приложить дополнительные усилия для реконструкции и модернизации объектов озерной и речной инфраструктуры вдоль коридоров, связывающих страны, не имеющие выхода к морю, с морскими портами.

Трубопроводный транспорт является рентабельным средством транспортировки нефти и природного газа. Проектирование маршрутов и строительство трубопроводов требуют налаживания тесного сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита. Для строительства трубопроводов нужны значительные инвестиции, что обуславливает необходимость капиталовложений, в том числе из частного сектора. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны сотрудничать друг с другом и координировать свою деятельность для определения наиболее рентабельных, а также наиболее подходящих и коротких маршрутов для прокладки трубопроводов и учитывать интересы сторон.

Я убежден в том, что на этом заседании мы, подведя итоги достигнутого на сегодняшний день прогресса и стоящих перед нами вызовов, вырабо-

таем рекомендации относительно принятия действенных и осуществимых мер для содействия осуществлению Алматинской программы действий с целью обеспечения взаимовыгодной интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита в глобальную систему торговли.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-испански*): Я предоставляю слово советнику при министерстве иностранных дел Бангладеш Его Превосходительству г-ну Ифтехару Ахмеду Чоудхури.

Г-н Чоудхури (Бангладеш) (*говорит по-английски*): От имени Группы наименее развитых стран и в качестве ее Председателя я хотел бы прежде всего поблагодарить Председателя за созыв этого совещания высокого уровня по проблемам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Генеральный секретарь и его Высокий представитель по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам заслуживают нашей признательности за существенный вклад в организацию этого мероприятия.

Наши страны сталкиваются с огромными проблемами. Наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю, находятся в наихудшем положении. В нашем мире, характеризующемся высокой конкурентной борьбой, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с серьезными проблемами из-за узкой экспортной базы, отсутствия доступа к морю, удаленности от крупных международных рынков, слаборазвитой транспортной инфраструктуры и громоздких транзитных процедур. Они также до сих пор сталкиваются с непреодолимыми проблемами с интеграцией их экономик в мировой рынок.

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, также весьма уязвимы к внешним потрясениям, к которым добавляются новые проблемы и вызовы. Нынешний продовольственный кризис, высокие цены на энергоносители, изменение климата и глобальное потепление создают серьезную угрозу для их усилий, направленных на искоренение нищеты, голода, недоедания, болезней и неграмотности и на достижение других социально-экономических целей.

Находящиеся по соседству с наименее развитыми странами, не имеющими выхода к морю, страны транзита являются в большинстве своем странами с развивающимися или формирующимися экономиками. Они также сталкиваются с аналогичными экономическими проблемами и нехваткой ресурсов и инфраструктуры. Такие потребности и проблемы необходимо рассматривать комплексно. Полное осуществление Алматинской программы действий является критически важным аспектом. Мы согласны с Генеральным секретарем в том, что

«Для решения таких существующих проблем транзитных перевозок, как неадекватность существующей инфраструктуры, несбалансированность торговли, неэффективность организации работы транспорта и слабость управленческих, процедурных, регулирующих и институциональных систем, должны быть разработаны соответствующие меры». (A/63/165, пункт 77)

Такой всеобъемлющий подход будет бесприоритетным как для наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю, так и для их соседей.

Нам следует активизировать глобальные усилия по созданию рентабельных и предсказуемых транзитных систем для стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита. Необходимо обеспечить строительство, эксплуатацию и улучшение их транспортных систем, складов и других связанных с транзитом объектов.

Помощь, поступающая по линии официальной помощи в целях развития, по-прежнему остается главным источником инвестиций в развитие инфраструктур в странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита. Партнеры по развитию должны предоставить адекватную финансовую и техническую помощь на предсказуемой основе для осуществления проектов по созданию транзитной инфраструктуры в этих странах.

Страны, не имеющие выхода к морю, и их транзитные соседи должны тесно и целенаправленно сотрудничать для создания эффективных транзитных систем. Все более важное значение в этой связи приобретает сотрудничество Юг-Юг, включая трехстороннее и региональное и субрегиональное сотрудничество.

В заключение позвольте мне вновь выразить солидарность наименее развитых стран с наименее развитыми странами, не имеющими выхода к морю, и непоколебимую поддержку их со стороны Бангладеш. Наша страна не является транзитной страной в полном смысле этого слова; мы предоставляем транзит двум не имеющим выхода к морю странам через третью страну.

Правительство Бангладеш всегда с готовностью предоставляло такие возможности странам нашего региона, не имеющим выхода к морю. В настоящее время мы работаем над созданием непрерывающейся дорожной сети через всю страну. Разработка соглашений о смешанных транзитных перевозках по автодорогам, железным дорогам и водным путям требует огромных инвестиций. Мы призываем наших партнеров по развитию предоставить нам в этой связи необходимую помощь.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-испански*): Я предоставляю слово министру коммуникаций и транспорта Замбии Ее Превосходительству г-же Доре Силии.

Г-жа Силия (Замбия) (*говорит по-английски*): Моя делегация выражает признательность Генеральному секретарю за созыв совещания высокого уровня, посвященного среднесрочному обзору хода осуществления Алматинской программы действий. Как уже говорили предыдущие ораторы, этот обзор предоставляет нам еще одну платформу для обсуждения насущных и долгосрочных проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю.

Согласно имеющейся статистике, в странах Африки к югу от Сахары в течение 2006–2007 годов наблюдался позитивный и стабильный торговый баланс, при этом доля экспорта в среднем составляла 40 процентов валового внутреннего продукта (ВВП), в то время как доля импорта составляла 36 процентов в 2006 году и 38,8 процентов в 2007 году.

Аналогичным образом в том, что касается развития информационно-коммуникационных технологий, в 2006 году доля охвата населения Африки Интернетом составила 4,7 процента. В Азии и Северной Америке эти цифры составляют соответственно 13,7 процента и 38,7 процента. Конкретно в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, доля охвата Интернетом в 2006 году составила

2,9 процента. Очевидно, что эти данные свидетельствуют о том, что развитие информационно-коммуникационных технологий в Африке находится на самом низком уровне в мире, достигая лишь 3,4 процента всемирного охвата сетью Интернета.

В случае Замбии данные, свидетельствующие о росте, очень благоприятны, при этом ВВП в настоящее время составляет 10,9 млрд. долл. США, отражая уровень роста в размере 5,5 процента и уровень доходов на душу населения в размере 920 долл. США. Однако имеющаяся транспортная и коммуникационная инфраструктура не может поддерживать такой рост в течение длительного времени. Исследования свидетельствуют о том, что увеличение охвата мобильной связью всего лишь на 10 процентов может способствовать росту ВВП на душу населения на 2,6 процента.

Правительство Замбии осознает важную роль, которую играет транспортная и коммуникационная инфраструктура в устойчивом экономическом росте в интересах накопления материальных богатств и создания рабочих мест в долгосрочной перспективе.

Наша неотложная проблема заключается в неспособности быстро и адекватно реагировать на беспрецедентные уровни экономической активности. Например, в нашем транспортном коридоре север-юг наблюдается огромное увеличение потока грузовых транспортных перевозок, в связи с чем на казначейство ложится бремя расходов на поддержание состояния дорог. Это бремя усугубляется наличием изношенной железнодорожной сети протяженностью в 1200 км, которая проходит вдоль основной сети дорог в этом транспортном коридоре.

По оценкам, требуется 100 млн. долл. США для ремонта железнодорожной линии в коридоре север-юг, и еще 179 млн. долл. США необходимо для Дар-эс-Саламского транспортного коридора, который представляет собой железную дорогу, принадлежащую управлению железнодорожного транспорта Танзании-Замбии, связывающую Замбию с Танзанией и, в конечном счете, с портами на восточном побережье Африки.

Мы, будучи страной, не имеющей выхода к морю, также непосредственно сталкиваемся с нехваткой надлежащих и эффективных пограничных сооружений, что негативно сказывается на развитии торговли. Хорошим примером этого снова может служить наш транспортный коридор север-юг, где в

любое время более 200 грузовых машин ждут оформления таможенных формальностей, чтобы перевезти грузы из стран, расположенных к югу от Замбии, в Демократическую Республику Конго. Во время обратных рейсов эти грузовые машины загружены тоннами меди.

По мнению моей делегации, при проведении этого среднесрочного обзора Алматинской программы действий мы должны пересмотреть понятие стран транзита, включив в него некоторые страны, не имеющие выхода к морю, такие, как Замбия, которые перевозят большие количества транзитных грузов в другие страны.

Наши долгосрочные проблемы многочисленны, но не непреодолимы. Мы считаем, что при проведении этого обзора Алматинской программы действий необходимо сформулировать четкие рекомендации и меры поддержки в целях оказания помощи странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в целях создания единых многофункциональных транспортных систем.

Например, в Замбии мы в настоящее время изыскиваем финансовые средства для проведения анализа экономической целесообразности строительства железнодорожной линии, предназначенной для управления железнодорожного транспорта Танзании-Замбии, до порта Мпулугну на озере Танганьика, и проводим такой же анализ в связи с сооружением 200-километровой железнодорожной линии, ведущей в Лайонс Ден в Зимбабве, с тем чтобы кратчайший возможный маршрут связывал нас с морем, т.е. с Бейрой в Мозамбике. В настоящее время наш наиболее популярный пункт доступа к морю находится на расстоянии более 3000 км, и им является порт Дурбан в Южно-Африканской Республике.

Прилагая усилия в целях дальнейшего содействия торговле и развитию коммуникаций, мы к настоящему моменту проложили линию оптоволоконной связи протяженностью 1750 км стоимостью в 48 млн. долл. США. Наша цель заключается в том, чтобы проложить еще 10 000 км линий оптоволоконной связи в национальных масштабах к 2015 году.

Будучи страной, не имеющей выхода к морю, которую окружают восемь соседних стран, мы понимаем, что должны совместно с регионом и частным сектором расширять возможности установле-

ния связи и получения максимальной отдачи от инвестиций в области коммуникационной и транспортной инфраструктуры. Согласно оценкам недавнего исследования, стоимость инфраструктуры, необходимой для восточной и южной частей Африки, ежегодно будет составлять, по меньшей мере, 40 млрд. долл. США. Эти инвестиции будут израсходованы на развитие коммуникаций, транспорта и энергетики.

Несмотря на наши усилия по созданию надлежащей инфраструктуры в целях содействия торговле, не имеющие выхода к морю страны, не являющиеся нефтедобывающими, такие как Замбия, по-прежнему будут испытывать трудности в связи с высокими транспортными расходами, в некоторых случаях составляющими до 50 процентов дополнительных расходов, вследствие высоких мировых цен на нефть.

Нам крайне важно решить проблемы программного обеспечения, включая организационные и административные ограничения, которые по-прежнему затрудняют наше развитие. Четкой реализации стратегии должна также содействовать благоприятная правовая и директивная база.

Те вопросы, которые мы обсуждаем сегодня, — коммуникации и транспорт — намного больше, нежели когда-либо ранее, сблизили регионы мира, что хорошо передано в книге Томаса Л. Фридмана «Плоский мир». Вот почему крайне важно, чтобы наши партнеры по процессу развития продолжали оказывать всю необходимую помощь.

Например, в нашей концепции развития Замбии до 2030 года, в рамках которой мы берем обязательство превратить Замбию из наименее развитой страны в страну со средним уровнем доходов, мы рассматриваем наше географическое положение в качестве страны, не имеющей выхода к морю, как еще одну возможность коммуникационной и транспортной связи в рамках региона и за его пределами. Развитая инфраструктура способствует эффективности, тем самым создавая преимущества для всех, включая наших партнеров по сотрудничеству.

В заключение я хотел бы выразить надежду Замбии на то, что при следующем обзоре Алматинской программы действий стороны, участвующие в этой Программе, будут обмениваться более позитивными докладами обо всех аспектах ее осуществления. Это окажется возможным не только благода-

ря национальным усилиям, таким как действенное планирование, совмещенное с процессом подготовки и рассмотрения бюджета, но и благодаря выполнению нашими партнерами по сотрудничеству своих обязательств.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-испански*): Сейчас я предоставляю слово министру иностранных дел Федеративной Демократической Республики Непал Его Превосходительству г-ну Упендре Ядаву.

Г-н Ядав (Непал) (*говорит по-английски*): Алматинская программа действий, принятая пять лет тому назад, остается прочной основой партнерства между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, развивающимися странами транзита и развитыми партнерами для преодоления особых проблем стран, не имеющих выхода к морю, которые сталкиваются с трудностями вследствие отсутствия доступа к морю и к глобальным рынкам. Проводя заседание в целях среднесрочного обзора ее осуществления, мы должны прилагать более активные усилия в интересах обеспечения эффективной реализации всех направлений деятельности в рамках Программы действий.

Доклад Генерального секретаря показывает, что как страны, не имеющие выхода к морю, так и развивающиеся страны транзита добились некоторого прогресса в осуществлении конкретных мер, согласованных в рамках Алматинской программы действий. Они проводят структурные реформы и уделяют приоритетное внимание вопросам транзитной транспортировки. Они установили более крепкие партнерские связи в области развития применительно к развитию транспортной инфраструктуры и содействию торговле, а также оказанию помощи, списанию задолженности и доступу к рынкам. Это позволило наименее развитым странам, не имеющим выхода к морю, как группе, добиться высоких годовых показателей роста.

Однако данные с разбивкой по категориям показывают, что различные страны находятся на разных этапах осуществления. И эти не имеющие выхода к морю и вышедшие из конфликта страны нуждаются в особом внимании и поддержке.

Моя делегация считает, что мы должны дать реалистичную оценку достигнутого прогресса, извлеченных уроков и проблем, с которыми мы столкнулись в процессе осуществления Алматин-

ской программы действий, и договориться о мерах, направленных на ускорение ее выполнения. При этом нам следует сосредоточить наше внимание на устранении пробелов, которые имеются в процессе осуществления согласованных обязательств. Нам также следует принимать во внимание новые сложные проблемы, порождаемые изменением климата, глобальным продовольственным и энергетическим кризисами и другими внешними потрясениями различного рода.

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, несправедливо маргинализированы на глобальных рынках в силу их невыгодного географического положения. Они страдают от недостаточного развития инфраструктуры, перегруженных транзитных транспортных систем, организационных проблем и ограничений торгового потенциала. В результате этого их конкурентоспособность по-прежнему является слабой и уязвимой. Поэтому мы подтверждаем их право на доступ к морю и на выход из него и на свободу транзита посредством всех видов транспорта и подчеркиваем необходимость разработки специальных программ, направленных на создание необходимых условий для обеспечения этих прав.

Увеличение объема официальной помощи в целях развития является крайне важным для этих стран в плане финансирования развития их инфраструктуры. Мы настоятельно призываем сообщество доноров увеличить объем помощи для поддержки государственных инвестиций, связанных с торговлей, в соответствии с национальными потребностями и приоритетами в области развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Международная торговля и аспекты содействия развитию торговли являются не менее важными для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с точки зрения улучшения и поощрения торговли в качестве двигателя роста. Плохие дороги и транспортные условия, зависимость от экспорта сырьевых товаров, высокие расходы, связанные с транзитными перевозками, многочисленные проблемы процедурного характера и задержки продолжают серьезно подрывать эффективность торговли стран, не имеющих выхода к морю.

Мы приветствуем инициативу по оказанию помощи в целях развития торговли, выдвинутую Всемирной торговой организацией, и подчеркиваем

необходимость предоставления большего объема ресурсов, которые должны рационально использоваться и отчисляться на цели реализации этой практической инициативы по разработке стратегий материально-технического обеспечения торговли и диверсификации торговли, а также по устранению последствий структурной перестройки торговли.

Несмотря на глобальные усилия, по имеющимся данным, на долю всех стран, не имеющих выхода к морю, к числу которых относится 31 страна, приходится лишь 0,61 процента объема мирового экспорта и 0,57 процента объема мирового импорта. С учетом этой незначительной доли в международной торговле страны, не имеющие выхода к морю, имеют право на особые соответствующие меры и предпочтительное отношение в рамках многосторонней системы торговли с целью предоставления им гарантий справедливости и предсказуемости пока они осваивают конкурентоспособные торговые возможности. Поэтому международное сообщество должно оказывать странам, не имеющим выхода к морю, финансовую и технологическую помощь на более предсказуемой и устойчивой основе.

Непал преисполнен решимости принять все необходимые меры на национальном уровне для осуществления Алматинской программы действий. В настоящее время Непал претерпевает процесс огромных политических и экономических преобразований. Наши новые социальные и экономические программы направлены на ускорение темпов достижения социально-экономического прогресса. Нам также необходимо осуществить программу постконфликтного восстановления.

Сейчас наши усилия сосредоточены на повышении сельскохозяйственного производства, создании сельской инфраструктуры, строительстве дорог и обеспечении условий для высоких темпов роста промышленного производства. Правительство, со своей стороны, занимается осуществлением различных реформ в области промышленности, торговли, транспорта и таможенных процедур.

Нам необходимы надежные партнерские отношения и адекватные ресурсы. На этом важнейшем этапе нашего развития мы призываем всех наших партнеров в области развития продолжать оказывать нам все большую поддержку, которая позволит нам выполнить в полном объеме Алматинскую

программу действий в установленные временные сроки.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-испански*): Сейчас слово предоставляется заместителю министра иностранных дел Республики Казахстан Его Превосходительству г-ну Нурлану Даненову.

Г-н Даненов (Казахстан) (*говорит по-испански*): Для меня большая честь присутствовать здесь сегодня и принимать участие в этом заседании, которое имеет исключительную важность для моей страны.

(*говорит по-русски*):

Прежде всего хотел бы выразить признательность Канцелярии Высокого представителя за качественную подготовку заседания и в целом за проводимую им работу по продвижению интересов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Высокой оценки заслуживает и процесс подготовки среднесрочного обзора, в рамках которого состоялись тематические встречи по транзитно-транспортной инфраструктуре в Буркина-Фасо и по содействию торговле в Монголии, а также заседания трех региональных Экономических комиссий Организации Объединенных Наций и ряд подготовительных совещаний.

Эти встречи, а также выводы и рекомендации доклада Генерального секретаря Организации Объединенных Наций создали хорошую основу для проведения всесторонней оценки реализации Алматинской программы действий и выработки последующих мер. В этой связи не могу не отметить и полезность проведенного вчера инвестиционного форума.

Весьма важно, что подготовленный итоговый документ, который нам предстоит утвердить, является результатом достигнутого общего понимания и консенсуса. Это вселяет в нас уверенность в том, что настоящее заседание внесет свой вклад в успешную реализацию Алматинской программы действий, в защиту и продвижение интересов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Нас весьма радует, что за последние пять лет развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, добились осязаемого прогресса в деле выпол-

нения задач, согласованных в Алматинской программе действий.

И что особенно важно, достигнуто признание со стороны мирового сообщества о наличии особых потребностей внутриконтинентальных государств, которые необходимо принимать во внимание. Вместе с тем мы вынуждены признать, что, несмотря на наметившиеся позитивные сдвиги, многие государства данной категории продолжают испытывать на себе негативное влияние сдерживающих факторов развития их экономик и не вовлечены в должной мере в международную торговую систему. Главные причины этого общеизвестны и ясно и убедительно показаны в докладе Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.

Казахстан настойчиво призывает международное сообщество обратить должное внимание на экономическую уязвимость внутриконтинентальных государств, обеспечить им равноправный доступ на мировые торговые рынки, а также оказать им всестороннюю поддержку, направленную на преодоление барьеров и проблем, связанных с их географическим положением.

В этой связи считаем необходимым активизировать процесс практической реализации выработанных рекомендаций в рамках Алматинской программы действий.

В Казахстане прекрасно осознают важность принятия усилий, прежде всего, на национальном уровне. Именно поэтому правительство проводит целенаправленную работу по развитию своего торгового потенциала и транспортной отрасли, в том числе по модернизации существующих объектов, усилению коммерческой ориентации транспортных служб и устранению нефизических препятствий на пути развития транзитных перевозок.

Основные цели и параметры в этой области изложены в принятой транспортной стратегии Казахстана до 2015 года, которой предусматривается реализация за счет различных источников финансирования порядка 80 инвестиционных проектов по строительству и реконструкции аэропортов, автомобильных и железных дорог, по развитию портовой инфраструктуры — проектов, имеющих при этом региональное и межрегиональное значение. Общая стоимость этих проектов составляет около 30 млрд. долл. США.

Одним из приоритетных является крупномасштабный проект по прокладке автодорожного транзитного коридора «Западная Европа-Западный Китай». Протяженность только казахстанской части этой дороги, которая может рассматриваться в качестве одного из евро-азиатских транспортных звеньев, превышает 2700 км. Уже проведены соответствующие согласования с российской стороной, ведутся переговоры с Китаем.

Государство готово вкладывать свои средства наравне с инвесторами. Важная роль в данном контексте отводится созданному акционерному обществу «Казахстанский центр государственно-частного партнерства». В целом, по признанию участников недавно состоявшейся в Астане седьмой Международной конференции «Транс-Евразия 2008», в Казахстане созданы основные предпосылки для привлечения в транспортную инфраструктуру частных инвестиций.

В этой связи хотел бы подчеркнуть важность наращивания эффективного взаимодействия государств-членов с региональными комиссиями Организации Объединенных Наций. В целом, мы с удовлетворением отмечаем заинтересованное участие и вклад Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Европейской экономической комиссии (ЕЭК) в осуществление крупных проектов, способствующих существенному улучшению транспортной инфраструктуры Азиатского региона.

В первую очередь это относится к реализации межправительственного соглашения о строительстве азиатской сети автомобильных дорог и межправительственного соглашения о развитии сети трансазиатских железных дорог, что предоставит новые возможности для развития сельского хозяйства и промышленности стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита нашего региона.

Важное значение имеет совместный с ЭСКАТО и ЕЭК проект по наращиванию институциональных возможностей развития межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных соединений.

Особо хотел бы отметить актуальность реализации транспортных проектов в рамках программы по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) и Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик

Центральной Азии (СПЕКА). Начиная с 1998 года Казахстан в качестве страны, председательствующей при обсуждении вопросов транспорта и пересечения границ, проводит большую работу в рамках Проектной рабочей группы. Ее деятельность способствует вовлечению стран СПЕКА в процесс гармонизации национальных законодательств, устранению нефизических барьеров, согласованию усилий по созданию сети автомобильных и железных дорог региона СПЕКА.

В то же время Организации Объединенных Наций в силу возросшей роли стран Центральной Азии, и Казахстана в частности, в решении проблем энергетической и продовольственной безопасности надлежит уделять им значительно больше внимания в плане развития транзитного и транспортного потенциала региона.

В этой связи мы полностью поддерживаем инициативу Секретариата Организации Объединенных Наций по открытию совместного субрегионального офиса ЭСКАТО и ЕЭК для стран Центральной Азии и выражаем надежду, что страны поддержат предложение Казахстана о размещении данного офиса в Алматы. Уверены, что данный шаг позволит улучшить координацию усилий по достижению целей развития на евразийском пространстве.

С учетом того, что одним из главных приоритетов для внутриконтинентальных государств является развитие транспортной инфраструктуры, большинство развивающихся государств данной группы нуждаются для ее усовершенствования в финансово-технической помощи. В этом контексте считаем важным, что в проекте итогового документа содержится адресованный странам-донорам и международным организациям и институтам призыв предоставлять необходимую и скоординированную техническую и финансовую помощь в форме грантов и льготных кредитов для реализации региональных и межрегиональных проектов в соответствии с Алматинской программой действий. Мы выражаем надежду, что этот призыв найдет должный отклик у всех, кому адресована Алматинская программа действий.

Завершая свое выступление, хотел бы подчеркнуть, что Казахстан намерен и впредь активно поддерживать деятельность Организации Объединенных Наций и ее региональных комиссий в деле

продвижения интересов стран, не имеющих выхода к морю, и будет прилагать все усилия для их эффективной реализации.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-испански*): Сейчас я предоставляю слово заместителю министра общественных работ, транспорта и связи Республики Намибия Его Превосходительству достопочтенному Полу Смитту.

Г-н Смит (Намибия) (*говорит по-английски*): Для меня большая честь выступать на этом пленарном совещании высокого уровня, посвященном среднесрочному обзору хода осуществления Алматинской программы действий.

Данное совещание предоставляет нам возможность произвести обзор прогресса, достигнутого со времени проведения пять лет назад в Алматы (Казахстан) той новаторской конференции. Оно также позволяет нам поделиться опытом, извлеченными уроками, теми проблемами, с которыми приходится сталкиваться в процессе выполнения ее решений, и возможными способами их устранения, а также подтвердить свою приверженность делу удовлетворения особых нужд и потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.

Делегация Намибии присоединяется к заявлению, которое будет сделано делегацией Антигуа и Барбуды от имени Группы 77 и Китая.

Главная ответственность за создание эффективных транзитных транспортных систем возлагается Алматинской декларацией непосредственно на плечи развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита. В этой связи наша страна, Намибия — развивающаяся страна транзита, — в сотрудничестве со своими не имеющими выхода к морю соседями со времени нашей встречи в Алматы продолжает добиваться существенного прогресса в достижении целей принятой там Программы действий. Фактически, осуществление нашей программы развития системы транзитного транспорта было начато задолго до принятия названной Программы с создания административных учреждений, занимающихся вопросами транзитно-транспортных коридоров.

В 2000 году для управления работой и рационального использования коридоров, ведущих в Уолфиш-Бей, была создана Группа управления ко-

ридорами Уолфиш-Бея, в числе которых Транскаприйский коридор, обеспечивающий дорожную связь с Замбией и, далее, с Лубумбаши в Демократической Республике Конго и через Ботсвану с Зимбабве; коридор, проходящий через Кунене, который железной дорогой и автомагистралью соединяет Намибию с южной Анголой; и планируемый коридор Виндхук-Луанда для соединения двух городов автотрассой, проходящей через северо-восточную часть Намибии и юго-восточную часть Анголы.

В 2005 году в дополнение к Группе управления коридорами Уолфиш-Бея был создан Секретариат Транскалахарского коридора. Он отвечает за управление Транскалахарским коридором, который соединяет Намибию с южными районами Ботсваны и с Южной Африкой калахарской автомагистралью, а дальше, по коридору Мапуту, — с Мозамбиком. В конечном итоге, страны юга Африки, не имеющие выхода к морю, будут соединены сетями дорог южного коридора — от восточного побережья до западного.

В числе других мероприятий, проводимых в рамках наших усилий по выполнению Алматинской программы действий, хочу отметить следующие.

В ноябре 2003 года Намибией, Ботсваной и Южной Африкой был подписан Меморандум о взаимопонимании и развитии Транскалахарского коридора.

Намибия также подписала с Ботсваной, Замбией и Зимбабве меморандум о взаимопонимании по вопросу об эксплуатации и расширении сухопутных портовых сооружений, переговоры об аренде которых близятся к завершению.

В целях ускорения транзитных перевозок по Транскалахарскому транспортному коридору введены упрощенные таможенные процедуры, согласованы пределы допустимой осевой нагрузки и часы работы пунктов пересечения границ.

Значительные средства вложены в развитие порта Уолфиш-Бей, в частности, в его модернизацию, приобретение современного синхролифтового оборудования, углубление акватории, строительство сухих доков и техническое перевооружение. В 2009–2012 годах будет осуществлена дальнейшая модернизация порта стоимостью в 1,3 млрд. намибийских долл., или 160 млн. долл. США.

Изучается концептуальная идея создания комплексных пограничных пунктов для наших транспортных коридоров в соответствии с положениями Протокола по транспорту, коммуникации и метеорологии Сообщества по вопросам развития стран Юга Африки, которая в скором времени будет осуществлена.

Начата разработка технико-экономического обоснования по проекту прокладки железнодорожной линии вдоль транспортного коридора Транскапиви. Цель проекта — улучшение железнодорожного сообщения с Замбией и Демократической Республикой Конго.

Разрабатываются механизмы для осуществления строительства у пограничного пункта Казангула моста через реку Замбези, который со временем свяжет Намибию, Ботсвану и Замбию.

С Республикой Ботсвана продолжается обсуждение возможности соединить конечные станции наших железных дорог в Транскалахарском транспортном коридоре на основе финансирования, гарантированного Всемирным банком.

В целях защиты инфраструктуры наших дорог на магистралях наших транспортных коридоров установлены мостовые весы, а для повышения эффективности и оперативности наших пограничных постов Намибия в настоящее время закупает оборудование для сканирования контейнеров.

Позвольте мне засвидетельствовать признательность моего правительства за то содействие и поддержку, которые мы получаем со стороны братских соседних стран в наших усилиях следовать букве и духу Алматинской программы действий.

В пунктах 8 и 9 Алматинской декларации, дополненных Приоритетом 4 Алма-атинской программы действий, подчеркивается важная роль международного сообщества в предоставлении значительной официальной помощи на развитие и других ресурсов развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита.

Несмотря на достигнутый прогресс, нерешенными остаются следующие проблемы: научно-техническое развитие людских ресурсов; возможность получения доступного финансирования в объеме 200 млн. долл. США для модернизации наших железных дорог; возможность получения дос-

тупного финансирования в объеме 1 млрд. долл. США для прокладки железнодорожных путей к нашим границам. Кроме того, остается под вопросом освоение участков общей протяженностью около 1000 километров в соседних Анголе, Ботсване и Замбии для того, чтобы эти страны получили полноценное железнодорожное сообщение.

Тем не менее в данный момент я хотел бы выразить благодарность моего правительства за ту помощь, которую мы по-прежнему получаем от нескольких наших партнеров, сотрудничающих с нами в осуществлении идеалов Алматинской программы действий. С 2005 года Намибия извлекает пользу из осуществления программы укрепления потенциала, осуществляемой Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

И наконец, решимость и политическая воля Намибии к созданию функциональной инфраструктуры транзитных перевозок заслуживают дополнительной финансовой и технической поддержки со стороны широкого международного сообщества. Если мы действительно хотим, чтобы в Южной Африке продолжали развиваться альтернативные торговые пути через порт Уолфиш-Бей, то создание инфраструктуры является необходимостью, и мы обращаемся к международному сообществу с призывом о поддержке. Решение особых задач развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита не может и не должно оставаться уделом только одних этих стран, потому что от роста международной торговли выиграем мы все.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-испански*): Я предоставляю слово Ее Превосходительству г-же Марии-Терезе Инфанте, директору Национального департамента границ и рубежей государства Республики Чили.

Г-жа Инфанте (Чили) (*говорит по-испански*): Правительство Чили с энтузиазмом принимает участие в среднесрочном обзоре Алматинской программы действий. Мы еще раз подтверждаем нашу приверженность ее целям и убеждены в важности приоритетов, определенных в Алматинской декларации и Программе действий.

В Программе содержится ряд важных концепций, позволивших нашим странам провести оценку и определить стратегии, которые определяют ос-

новное направление национальной политики в отношениях с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю. Стремясь к решению поставленных в ней задач, мы еще раз подтверждаем значение главной цели Алматинской программы действий: установления партнерских отношений на основе целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, с позиции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.

Компоненты этих целей не только охватывают вопросы, связанные с развитием в широком смысле слова и с сокращением масштабов нищеты как главной точкой отсчета, но также нацелены на ответную реакцию на уровне международных отношений и через границы. Это должно принести пользу населению развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, расширить горизонты этих стран и помочь им преодолеть существующие материально-технические ограничения.

Существует множество областей, отношения в которых подвергаются испытаниям и требуют от государств большей ответственности. Алматинская программа действий поставила грандиозные задачи. Огромное их большинство и, возможно, важнейшие из них связаны со следующими тремя аспектами.

Во-первых, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны взять твердый курс на сотрудничество в долго- и среднесрочной перспективе. Такие вопросы, как подготовка и осуществление более эффективных соглашений по транспорту, развитию инфраструктуры, задолженностям и доступу на рынки, не должны рассматриваться только в контексте экономических связей, а должны охватывать и другие типы взаимоотношений, включающие не просто помощь, но сотрудничество, торговлю и развитие.

Вторым аспектом является необходимость укрепления потенциалов для мобилизации финансовых и людских ресурсов и проведения устойчивой политики в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, при постоянном внимании к их взаимоотношениям с развивающимися странами транзита и способности обеспечивать эффективную координацию с ними.

В-третьих, помочь в достижении устойчивого сокращения факторов уязвимости могли бы следующие политические меры: придание соответствующего приоритетного значения внутренним механизмам, способствующим улучшению государственного управления, в целях укрепления партнерских отношений между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита; интеграция инициатив делового и частного сектора и гражданского общества; и мобилизация национальных ресурсов в рамках согласованной национальной и международной политики. Подобный подход мог бы дополнить усилия, которые делаются на других форумах регионального и мирового уровня.

Осуществление права доступа к морю и с моря и свобода транзитных перевозок в соответствии с международным правом, закрепленные в ряде международных договоров, а также законные интересы стран транзита, проистекающие из их суверенных прав, являются важной точкой отсчета, основанной на международном праве. Это тот ориентир, которому твердо привержена моя страна.

В этом контексте концепцию особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, — и, в частности, определение тех потребностей, которые связаны с транзитными перевозками через другие страны, также имеющие законные права и интересы, — нельзя отделять от общего процесса, который я только что описала.

Мы особенно признательны Генеральному секретарю за его доклад о ходе осуществления Алматинской программы действий, а также Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам за ее деятельность, которая дает нам широкое и сбалансированное представление о ходе работы над теми проблемами, ради которых мы собрались здесь сегодня.

В чилийской внешней политике нашли отражение такие приоритетные области Программы действий 2003 года, как политика в области транзитных перевозок, развитие и обслуживание инфраструктуры, международная торговля и содействие ее развитию и меры в области международной поддержки. В рамках своей южноамериканской политики, опирающейся на эти приоритетные задачи,

Чили совместно с Боливией и Парагваем разработала ряд конкретных рабочих программ и инициатив.

С принятием Алматинской программы действий перед нами возникла необходимость уточнения направления наших действий в южноамериканском контексте. Что касается наших двусторонних отношений, то мы ведем работу над совместной повесткой дня в рамках широкого и всеобъемлющего диалога с Боливией, в том числе по таким основополагающим вопросам, как создание более эффективной системы транспортного транзита и обеспечение оперативного и функционального пограничного контроля; сотрудничество в борьбе с контрабандой; согласование программ в области охраны окружающей среды и государственного санитарно-гигиенического контроля, в особенности в отношении опасных грузов; а также внедрение актуальных и недискриминационных нормативных механизмов и их дальнейшее совершенствование.

В рамках созданных нами совместно с Боливией рабочих групп идет разработка и претворение в жизнь планов по полному согласованию деятельности государственных и частных операторов, участвующих в транзитных отношениях. Наше взаимодействие с Парагваем строится на тех же принципах.

Кроме того, соглашения, заключенные Чили после присоединения к Южноамериканскому общему рынку (МЕРКОСУР) более десяти лет тому назад, позволили реализовать проекты, благодаря которым страны-члены получили выход к Тихому океану. У Парагвая как одного из членов этой организации появились альтернативные пути.

В рамках существующих договоров, подразумевающих предоставление Боливии режима свободного транзита, правительство Чили объявило о предоставлении ей доступа к порту Икике в дополнение к портам Арика и Антофагаста, которые уже обслуживают значительный объем боливийских грузоперевозок. Кроме того, продолжается осуществление соглашения о строительстве трубопровода, который должен соединить Боливию с портом Арика.

В 2004 году в соответствии с действующим соглашением, а также в рамках процесса активной физической интеграции, в котором принимают участие соответствующие страны, нами был открыт

беспешный складской комплекс для грузов, следующих в Парагвай и из него.

Аналогичные инициативы реализуются в рамках политики сотрудничества, проводимой Чилийским агентством международного сотрудничества, которая, в частности, охватывает такие сферы и направления, как образование, культура, здравоохранение и сокращение масштабов нищеты.

Физическая интеграция позволила южноамериканским странам не только оценить достижения и выявить пробелы в вопросах взаимосвязи, использования инфраструктуры, транспортных систем, применимых норм и пограничных переходов, но и глубже разобраться в собственных взаимоотношениях.

Что касается железнодорожного транспорта, то правительство нашей страны разработало меры, направленные на активизацию этого вида сообщения с Боливией как с точки зрения инфраструктуры, так и пограничных переходов. Чили добросовестно сотрудничает в процессе реализации упомянутых мной инициатив.

Инициатива по региональной интеграции инфраструктуры дорог Южной Америки (ИИДЮА), реализация которой идет с 2000 года, начинает приносить плоды в виде разработки методологии установления приоритетности проектов, их осуществления и изучения их экологической устойчивости.

Чили является участником нескольких транспортных коридоров, обеспечивающих круглогодичную связь с другими странами Южного конуса. Мы хотели бы обеспечить их дальнейшее развитие при поддержке международных, региональных и субрегиональных финансовых учреждений в рамках создания Союза южноамериканских наций, с тем чтобы обеспечить единство целей и обязательств государств на двустороннем и региональном уровнях.

Все предпринимаемые нами в этом направлении усилия должны осуществляться с учетом договоренностей по достижению целей в области развития, провозглашенных в Декларации тысячелетия, и Алматинской программы действий.

Отражением данного стремления стало заключенное президентами Боливии, Бразилии и Чили в декабре 2007 года соглашение о дальнейшем развитии центрального межконтинентального коридора, подразумевающее установление сообщения между пор-

тами Арика и Икике. Данный проект основан на решении, призванном подкрепить процесс физической интеграции усилиями, направленными на обеспечение справедливого экономического роста во всех трех странах, с тем чтобы поддержать товарооборот и значительно облегчить передвижение людей.

При подписании упомянутого мною проекта президент Республики Чили подчеркнула, что цель этого документа заключается в увеличении объема торгового оборота в этом регионе, ускорении темпов роста и увеличении занятости, а также в повышении образовательного уровня населения и качества его жизни.

Практическая реализация концепции интеграции начинается с создания базовой инфраструктуры или, иными словами, коридора, который становится реальностью благодаря конкретным инициативам, при этом интеграция невозможна без привлечения к этому процессу соседних стран. В Южной Америке и Боливия, и Парагвай выступают в качестве ключевых участников данного процесса, поэтому проведение любых интеграционных мероприятий, осуществляемых в рамках Алматинской программы действий, невозможно без их активного участия.

Решение подобных вопросов невозможно без проведения прений по основным проблемам, касающимся международной торговли, оборота товаров и услуг, и при этом страны, не имеющие выхода к морю, должны получить возможность в полной мере воспользоваться преимуществами, вытекающими из соответствующих международных соглашений и из доступа на рынки. Им также необходимо постараться устранить проблемы, связанные с их географическим положением и более низким уровнем развития.

Мы согласны с тем, что многосторонняя торговая система способна стать дополнительным фактором, содействующим созданию более эффективного режима свободного транзита, опирающегося на справедливые принципы и оперативные и транспарентные механизмы, учитывающие конкретные обстоятельства и соответствующие правовые обязательства в области транзита через третьи страны, в особенности в деле охраны окружающей среды и здоровья.

С учетом этого перед развивающимися транзитными странами стоит серьезная задача. Мы под-

держиваем реформы и конкретные меры, призванные упростить различные процедуры и правила, с тем чтобы устранить препятствия во взаимоотношениях развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и создать эффективные инструменты для развития сотрудничества.

Перед международными организациями стоит задача поддержать этот процесс. При этом правительства государств должны утвердить соответствующие мандаты, призванные укрепить потенциал транзитных развивающихся стран и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в деле развития партнерских процессов и создания адекватной инфраструктуры.

Близится 2015 год, и наша страна хотела бы войти в него, обладая всем необходимым для реализации целей и задач, закрепленных в Алматинской декларации.

В связи с этим мы поддерживаем итоговый документ данного среднесрочного обзора и вытекающие из изложенной в нем политики обязательства и мы также присоединяемся к широкому консенсусу по этому вопросу.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-испански*): Слово предоставляется министру общественных работ и транспорта Королевства Лесото Его Превосходительству г-ну Тселе Шакеле.

Г-н Шакела (Лесото) (*говорит по-английски*): Я искренне признателен за оказанную мне огромную честь и предоставленную возможность сказать несколько слов об Алматинской программе действий.

С момента принятия Программы действий в Казахстане в 2003 году минуло уже пять лет, и я считаю, что мы вправе поздравить друг друга с появлением подобной ориентированной на будущее программы действий, которая задала тон развитию наших имеющих невыгодное географическое положение стран. Я горжусь тем, что принимал участие в процессе, приведшем к принятию этого документа, в том числе в последнем подготовительном совещании, которое состоялось здесь.

Место Председателя занимает г-н Вулф (Ямайка), заместитель Председателя.

В Программе действий обозначено семь целевых показателей в пяти приоритетных областях — транзитная политика и регулирующие механизмы, инфраструктурное развитие, содействие развитию торговли и транспорта, помощь в сфере развития и обзор осуществления, — и благодаря этому мы можем оценивать достигнутый нами прогресс.

Это, действительно, серьезная задача, которая может быть решена лишь на основе солидарности и сотрудничества с региональными группами и международным сообществом. В этой связи я хотел бы рассказать о некоторых инициативах, которые были предприняты Лесото.

Мне хотелось бы вновь осветить ряд моментов, которые я затронул в 2007 году в Уагадугу в Буркина-Фасо, где я рассказал о достигнутых нами успехах и наших планах в области развития транспорта.

В рамках Совместной двусторонней комиссии по сотрудничеству правительства Южно-Африканской Республики и Королевства Лесото договорились о создании пограничного пункта в режиме «одно окно» в целях содействия ускорению трансграничного движения товаров, услуг и людей между двумя странами и, следовательно, развитию торговли и ускорению экономического роста.

Правительство Лесото планирует привлечь частный сектор к участию в проекте по переоборудованию контейнерного терминала в Масеру в сухопутный порт. Этот проект диктуется региональными стандартами Сообщества по вопросам развития стран юга Африки, а также необходимостью расширения и совершенствования системы перевозки грузов по железным дорогам.

В настоящее время правительство Лесото осуществляет проект по замене устаревшего навигационного оборудования в международном аэропорту им. Мошвешве I. В целях повышения стандартов безопасности в аэропорту планируется осуществить закупку пожарных машин. Этот проект осуществляется при содействии Арабского банка для экономического развития Африки.

Европейский союз оказывает помощь правительству Лесото в ремонте дорог с твердым покрытием протяженностью 110 километров на юге и севере Лесото. Мы находимся на завершающем этапе создания функционально независимого управления

дорожного транспорта, задача которого будет состоять в уточнении стратегий осуществления.

В нашей стране мы поощряем женщин к получению инженерно-технических профессий, и на определенном этапе в нашем департаменте сельских дорог соотношение инженеров-женщин к инженерам-мужчинам было в пользу женщин. Созданный в нашей стране дорожно-транспортный фонд представляет собой фонд второго поколения, структура управления которого соответствует современным режимам управления.

Однако несмотря на эти обнадеживающие достижения, мы с обеспокоенностью отмечаем, что сегодня некоторые партнеры в области развития основное внимание уделяют оказанию финансовой помощи социальному сектору. Обеспечение взаимосвязи всех секторов экономики является шагом в правильном направлении и призвано содействовать достижению целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

Мы приветствуем идею оказания помощи в интересах торговли, которая должна содействовать нам в решении задач по развитию инфраструктуры, и мы надеемся на скорейшее осуществление этой инициативы, ибо она на протяжении слишком долгого времени находится в стадии разработки.

В заключение я хотел бы призвать партнеров в области развития выполнить свои обязательства и активизировать усилия по предоставлению финансовой помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, с тем чтобы дать им возможность конкурировать на глобальном уровне.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово министру развития инфраструктуры Объединенной Республики Танзания Его Превосходительству достопочтенному Шукуру Кавамбве.

Г-н Кавамбва (Объединенная Республика Танзания) (*говорит по-английски*): Я хотел бы поблагодарить Председателя за созыв этого важного совещания высокого уровня, посвященного среднесрочному обзору осуществления Алматинской программы действий, которую Ассамблея одобрила пять лет тому назад. Проведение периодического обзора хода осуществления Программы позволяет нам вносить необходимые изменения в этот процесс

в целях обеспечения достижения согласованных целей и целевых показателей.

В 2003 году в Алматы, Казахстан, и вслед за тем в ходе консультаций в Генеральной Ассамблее международное сообщество согласилось с тем, что для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, важнее преодолеть барьер высокой стоимости транзитных перевозок, чем получить тарифы в рамках режима наибольшего благоприятствования. Оно также согласилось с тем, что и развивающиеся страны транзита, и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с огромными трудностями, которые не позволяют им принимать активное участие в международной торговле.

Танзания прекрасно осознает серьезный характер проблемы, связанной с отсутствием территориального доступа к морю, удаленностью и изолированностью от мировых рынков, с которой сталкиваются страны, не имеющие выхода к морю, и в связи с этим принимает особые меры в целях осуществления конкретных шагов, согласованных в рамках Алматинской программы действий.

Мы разработали национальную программу действий, выполнение которой должно быть обеспечено к 2010 году. Эта программа увязана со стратегией развития Танзании до 2025 года, документом о стратегии сокращения масштабов нищеты и национальной стратегией обеспечения экономического роста и сокращения масштабов нищеты.

Я хотел бы рассказать об участии Танзании в осуществлении Алматинской программы действий, начиная с 2003 года.

Во-первых, транспортный сектор является одним из важнейших секторов, играющих ведущую роль в решении проблемы территориальной удаленности стран, не имеющих выхода к морю. С учетом географического положения Танзании ее транспортная инфраструктура и транспортные услуги играют важную роль в развитии региональной и международной торговли шести соседних стран, не имеющих выхода к морю.

Поэтому наша политика в области развития транспортной инфраструктуры и услуг направлена на обеспечение расширения и совершенствования системы автомобильных и железных дорог и морских и внутренних портов, обслуживающих соседние страны, не имеющие выхода к морю, в целях

содействия поддержанию надлежащего объема международных грузовых перевозок этих стран.

Во-вторых, нынешняя транспортная инфраструктура Танзании включает в себя автодорожные, железнодорожные, воздушные и водные пути и трубопроводные магистрали, связывающие нашу страну с соседними странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита. Общая протяженность дорог составляет 85 515 километров, включая автомобильные магистрали и региональные дороги. Общая протяженность железнодорожных путей составляет 3676 километров. Центральная магистраль протяженностью 2706 километров свяжет нашу страну со странами, не имеющими выхода к морю, такими как Руанда, Бурунди и Уганда, наряду с двумя другими странами, не имеющими выхода к морю.

В нашей стране имеются три крупных морских порта — Дар-эс-Салам, Танга и Мтвара — и несколько внутренних водных портов.

В нашем распоряжении также имеются четыре международных аэропорта и нефтепроводная магистраль протяженностью 1750 километров, которая используется для транспортировки сырой нефти из Дар-эс-Салама на нефтеперерабатывающий завод в Ндоле, Замбия. В ближайшем будущем запланировано строительство 232-километрового газопровода для транспортировки природного газа, который свяжет нашу страну с соседними странами.

Несмотря на достаточно обширную автодорожную и железнодорожную сеть, развитие транспортной инфраструктуры пока еще не достигло адекватного уровня. В целях устранения имеющихся недостатков и обеспечения устойчивого развития этого сектора в 2003 году была принята национальная политика в области развития транспорта. Эта политика охватывает все области транспортного сектора, необходимые для достижения целей социально-экономического развития страны.

Цель развития транспортного сектора состоит в обеспечении доступа всему населению к безопасным и эффективным транспортным услугам к 2025 году. Стратегия достижения этой цели включает усиление интеграции в отдельных видах транспорта, создание транспортных коридоров и развитие смешанных транспортных систем с особым упором на обеспечение соблюдения техники безопасности, сохранения окружающей среды, физиче-

ской безопасности и доступа к их использованию местными общинами и соседними странами, не имеющими выхода к морю.

В 2007–2008 годах в целях совершенствования транспортной инфраструктуры и транспортных услуг правительство приступило к осуществлению рассчитанной на 10 лет программы стимулирования инвестиций в транспортный сектор, бюджет которой в первые пять лет должен составить 6,2 млрд. долл. США.

Недавно Танзания согласовала условия в отношении выделения ей средств со счета для решения проблем тысячелетия в размере 698 млн. долл. США — эту субсидию сроком на пять лет ей предоставят Соединенные Штаты Америки в целях сокращения масштабов нищеты, стимулирования экономического развития и повышения доходов домашних хозяйств посредством целевых инвестиций в инфраструктуру в области транспорта, энергетики и водоснабжения.

Триста семьдесят три млн. долл. США из этих средств были направлены на развитие транспортной инфраструктуры в целях содействия транзитным перевозкам между соседними странами, не имеющими выхода к морю, и морскими портами Мтвара, Дар-эс-Салам и Танга. Эти инициативы отвечают требованиям Алматинской декларации и ее Программы действий.

Важнейшими объектами инфраструктуры также являются порты, как это явствует из Алматинской программы действий. Поэтому руководство танзанийских портов собирается в ближайшее время завершить исследование структурных проблем в работе порта Дар-эс-Салам. Эти проблемы касаются, во-первых, повышения качества обслуживания в порту; во-вторых, взаимодействия с основными транспортными компаниями, повышения эффективности работы порта и развития торговли со странами, не имеющими выхода к морю; в-третьих, перевода в цифровой формат таможенных процедур и ускорения взимания сборов с клиентов; и, в-четвертых, уменьшения загруженности порта Дар-эс-Салам и доведения обслуживания в портах Танга и Мтвара до необходимых международных стандартов.

С помощью Африканского банка развития Танзания, Руанда и Бурунди изучают сейчас возможности строительства железной дороги, которая

связала бы все три страны. Этот проект направлен на то, чтобы содействовать эффективному выполнению программы по созданию в этих странах общей межгосударственной смешанной транспортной системы, которая бы способствовала укреплению регионального экономического взаимодействия и развитию районов с интенсивным сельским хозяйством, горнодобывающей промышленностью и районов, обладающих промышленным или торговым потенциалом. Развитие железных дорог позволит странам, не имеющим выхода к морю, получить доступ к международным транспортным маршрутам.

Для повышения качества обслуживания на железной дороге в центральном коридоре развития рассматривается вопрос о заключении партнерского соглашения между государственным и частным секторами. Правительство Объединенной Республики Танзания завершило реструктуризацию национальной железнодорожной корпорации, создав совместное предприятие с индийской компанией «Райтс Лимитед». Ожидается, что эта новая инициатива позволит повысить эффективность центрального коридора развития, связывающего Руанду и Бурунди, которые являются странами, не имеющими выхода к морю. Такие же меры разрабатываются для Замбии руководством железной дороги, соединяющей Танзанию и Замбию («ТАЗАРА»).

В рамках выполнения Алматинской декларации Танзания, Руанда, Уганда, Бурунди и Демократическая Республика Конго подписали соглашение о создании агентства по транзитным перевозкам через центральный коридор с целью содействия эффективности систем транзитных перевозок и их своевременному обслуживанию в интересах всех договаривающихся сторон и с целью повышения доступности и надежности центрального коридора.

В исследовании Всемирного банка, посвященном вопросу состояния инфраструктуры африканских стран, в главе о транспорте, в которой речь идет о автомагистралях, железных дорогах, портах, аэропортах и городском транспорте, приводится оценка, согласно которой для достижения основных целей программы — выхода на стандарты доступности, которые применяются в развитых и развивающихся странах со средним уровнем доходов, Танзании потребуется инвестировать, по крайней мере, 12 989 млн. долл. США. Это позволит увели-

чить конкурентоспособность экономики Танзании и добиться улучшений в социальной сфере.

Поэтому общий объем инвестиций в транспортный сектор Танзании, размер которых за пять лет достиг около 6 млрд. долл. США, составляет лишь 46 процентов от необходимого объема. Это означает, что для выполнения основных целей программы Танзания должна будет поддерживать этот инвестиционный уровень в течение следующих 10–15 лет.

Более того, в докладе отмечалось, что для поддержания инвестиций на этом уровне от Танзании потребуется израсходовать самое малое 8,4 процента от объема своего валового внутреннего продукта. Поэтому правительство хотело бы призвать частный сектор увеличить объем инвестиций в транспортный сектор, поскольку, согласно рекомендациям исследования, правительство может позволить себе ежегодно инвестировать в транспортный сектор только 8,4 процента ВВП, что составляет 158 млн. долл. США.

В заключение я хотел бы сказать, что Танзания согласна с тем, что для выполнения Алматинской программы действий потребуется наладить эффективное партнерство между транзитными странами и странами, не имеющими выхода к морю, с одной стороны, и установить глобальные партнерские отношения между различными международными заинтересованными сторонами — с другой. Такой подход позволит извлекать двустороннюю выгоду всем сторонам, поскольку более эффективное участие в региональной и международной торговле даст этим экономикам возможность извлекать пользу из сотрудничества с крупными экономиками.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Я предоставляю слово руководителю делегации Японии Его Превосходительству г-ну Юкио Такасе.

Г-н Такасу (Япония) (*говорит по-английски*): Как представителю Японии и координатору мне приятно выступить на совещании высокого уровня, посвященном среднесрочному обзору хода осуществления Алматинской программы действий.

Япония последовательно заявляет о том, что ответственность и партнерство играют важную роль и служат основой для развития. В соответствии с этим принципом развивающаяся страна сама опре-

деляет свои приоритеты, направления и стратегии в области развития и со всей ответственностью стремится к достижению своих целей.

Развивающиеся страны должны взять на себя главную ответственность за свое развитие, но их усилия должны постоянно дополняться твердыми обязательствами со стороны их мировых партнеров. Такая философия ясно выражена в Алматинской программе действий и должна служить ориентиром для ее выполнения.

Со времени принятия Алматинской программы действий многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, достигли значительных успехов, увеличив свой валовой внутренний продукт и обеспечив привлечение прямых иностранных инвестиций. Такие успехи стали возможны, прежде всего, благодаря усилиям самих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Япония выражает им свое глубокое уважение. Необходимо подчеркнуть, что этот прогресс был достигнут также благодаря сотрудничеству с транзитными развивающимися странами, а также на основе партнерства со странами-донорами и международными организациями. В то же время мы должны исходить из того, что, как отмечается в докладе Генерального секретаря, для эффективного выполнения Алматинской программы действий много еще предстоит сделать.

Для общего экономического развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, большое значение имеет увеличение экспорта и импорта основных видов товаров по конкурентоспособным ценам. Находясь географически в невыгодном положении, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны уделять особое внимание вопросам развития инфраструктуры. Только имея развитую инфраструктуру, можно активизировать экономическую деятельность, добиться роста торговли и объема инвестиций.

Я хотел бы привести членам Ассамблеи некоторые примеры того, как в различных регионах мира Япония устанавливает партнерские отношения для решения этих вопросов.

Я хотел бы начать с Африки, где расположены многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Особенно негативное воздействие на эти страны оказывают высокая стоимость перевозок и неразвитость инфраструктуры. Необходимо сокра-

тить расстояние между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и мировыми рынками путем совершенствования энергетической и транспортной инфраструктуры и восполнения недостающих звеньев в дорожные сети во всей Африке, а также усовершенствования портовой инфраструктуры стран транзита.

Для этого Япония выступила с инициативой поддержать выполнение среднесрочного плана действий в области инфраструктуры в рамках Нового партнерства в интересах развития Африки (НЕПАД), а также других среднесрочных и долгосрочных программ по развитию инфраструктуры в Африке.

Во-первых, в этом году в Токио состоялось четвертое совещание Консорциума по созданию инфраструктуры в Африке. После этого в мае Япония совместно с Организацией Объединенных Наций, Программой развития Организации Объединенных Наций и Всемирным банком провела четвертую Токийскую международную конференцию по развитию Африки (ТМКРА-IV).

Участники Конференции подчеркнули необходимость уделять особое внимание вопросу развития общерегиональной инфраструктуры. Отрадно, что все участники, наконец, достигли консенсуса в отношении необходимости прилагать все усилия для укрепления сотрудничества в целях содействия развитию дорожных, портовых и энергетических сетей, которые являются инструментом для обеспечения роста, используя в качестве платформы Консорциум по созданию инфраструктуры в Африке.

Кроме того, Япония взяла на себя обязательство предоставить Африке в течение последующих пяти лет льготные кредиты на сумму 4 млрд. долл. США, с тем чтобы придать дополнительный стимул реализации региональных проектов по развитию инфраструктуры, призванных привлечь необходимые для экономического развития Африки частные инвестиции.

По этой же линии Всемирный банк и Африканский банк развития объявили, что будут предоставлять финансирование из расчета 5 млрд. долл. США в год в течение тех же пяти лет на цели создания транспортных коридоров и протягивания электросетей. Это стало результатом инициативы ТМКРА-IV.

Развитие транспортной инфраструктуры не должно ограничиваться физической инфраструктурой. Следует также совершенствовать институциональную инфраструктуру, в частности таможенные, карантинные и иммиграционные процедуры на границах.

Япония через Японское агентство по международному сотрудничеству содействует созданию пограничных пунктов, работающих по принципу «одной остановки», которые позволят проходить все необходимые при пересечении границы процедуры «за одну остановку». В частности, Япония поддерживает идею создания такого пункта на мосту Чирунду между Замбией и Зимбабве путем оказания помощи различного характера, в том числе в деле разработки правовой базы, подготовки сотрудников и сооружения мостов и других пограничных объектов. На четвертой Токийской международной конференции по развитию Африки Япония объявила, что окажет такую помощь в создании еще 14 пограничных пунктов в Африке.

Однако только развитие инфраструктуры не может обеспечить развитие торговли и инвестиций. Необходимы активные усилия правительства, направленные на улучшение инвестиционного климата в целях привлечения средств частного сектора.

На Конференции Япония объявила, что в порядке выполнения обязательства по содействию развитию международной торговли и упрощению процедур торговли она будет стремиться к тому, чтобы удвоить объем своих инвестиций в Африку. В целях выполнения этого обязательства мы недавно направили в ряд африканских стран, в том числе в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, такие как Уганда, Ботсвана и Эфиопия, несколько совместных миссий в составе представителей государственного и частного секторов в целях содействия развитию торговли и инвестиций.

В целях укрепления наших отношений с наименее развитыми странами Африки мы открываем целый ряд посольств: в этом году в Мали, Ботсване и Малави, а в следующем — в Буркина-Фасо.

Разумеется, поддержка, которую оказывает Япония развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита, не ограничивается Африкой. Мы также ведем активную деятельность в других районах мира, содействуя развитию регионального сотрудничества и интеграции. Ши-

роко известно о нашей последовательной поддержке проекта по строительству Азиатской автодороги по линии Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана. Кроме того, в районе реки Меконг страны прилагают совместные усилия в рамках региональной интеграции по трем основным коридорам, протянувшимся с востока на запад и с севера на юг.

В декабре 2006 года при нашем содействии был открыт второй международной мост через Меконг, связавший Таиланд и Лаос, в результате чего работа по созданию коридора с востока на запад была почти завершена. В начале этого года мы также выделили 20 млн. долл. США на цели упрощения торговли товарами по этому коридору.

Приведу лишь несколько примеров оказания помощи другим развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита. За последние пять-шесть лет мы перечислили 2,5 млрд. долл. США Афганистану на цели реализации проектов по восстановлению инфраструктуры, включая аэропорт и основные дороги. Мы также начали помогать строить международный аэропорт в Монголии, помогли проложить железнодорожные пути в Узбекистане и содействовали строительству или улучшению дорог, мостов и туннелей в таких странах, как Таджикистан, Пакистан, Непал и Боливия. Кроме того, мы направили специалистов по управлению дорожным хозяйством в Центральную Азию и предоставили оборудование для таможенных контрольно-пропускных пунктов.

Анализируя все события, происходящие в последние годы во многих странах Азии, в том числе и в нашей стране, мы приходим к выводу о том, что экономическому развитию со всей очевидностью значительно способствует развитие торговли. Поэтому считаем важным рассматривать оказание помощи в интересах развития сквозь призму содействия расширению торговли.

С этой целью Япония начиная с 2005 года занимается реализацией инициативы в области развития торговли, призванной обеспечить внедрение механизма оказания помощи в интересах торговли. Эта инициатива направлена на содействие развивающимся странам в наращивании экспортного потенциала и увеличении преимуществ, получаемых в рамках системы мировой торговли. Мы продолжим оказывать помощь не имеющим выхода к морю

странам и странам транзита в целях содействия развитию торговли.

Многие не имеющие выхода к морю страны сталкиваются с серьезными проблемами в связи с адаптацией к изменению климата, что выражается в деградации лесов и опустынивании. В этом отношении Япония разработала инициативу «Партнерство ради охлаждения Земли», чтобы помочь развивающимся странам добиваться экономического роста, сокращая при этом свои выбросы парниковых газов. Мы обязались выделить 10 млрд. долл. США в течение последующих пяти лет на реализацию этой инициативы.

Мы тесно сотрудничаем с международными организациями, в том числе с организациями системы Организации Объединенных Наций, в оказании поддержки наиболее уязвимым перед последствиями изменения климата развивающимся странам в деле адаптации к ним. В порядке осуществления этой инициативы ранее в этом году мы поддержали создание на основе взаимодействия Японии и Программы развития Организации Объединенных Наций совместной платформы для налаживания партнерских отношений в целях борьбы с последствиями изменения климата в Африке, и в связи с этим мы будем очень рады конкретным предложениям по реализации проектов.

В ходе неформальных переговоров перед началом этого заседания высокого уровня мы провели обзор хода осуществления Алматинской программы действий. В рамках этого процесса представители развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, продемонстрировали четкое осознание того, что именно на них возложена главная ответственность за развитие их стран. И для этого развития жизненно важное значение имеет сотрудничество между развивающимися странами транзита, донорами и международными организациями.

Мы прилагаем все силы, чтобы достичь баланса между удовлетворением потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и сотрудничеством с развивающимися странами транзита. Я твердо убежден в том, что проект декларации, согласованный исходя из этих соображений, имеет огромную ценность для обеспечения этих стран возможностями дальнейшей интеграции в мировую экономику и, тем самым, получения доступа на мировые рынки.

Как и при согласовании Алматинской программы действий пять лет назад Японии вновь выпала честь быть посредником в переговорах относительно принятия итогового документа на этом заседании по обзору. Проект итогового документа, получившего теперь надлежащее название «декларация», был успешно согласован за три недели до сегодняшнего заседания. Это стало возможным благодаря сотрудничеству всех заинтересованных сторон.

Пользуясь этой возможностью, я выражаю всем глубокую признательность за понимание и сотрудничество. В частности, особой похвалы заслуживают Высокий представитель посол Диарра и его коллеги за их неоценимый вклад в работу.

Это является также убедительным доказательством того, что международное сообщество объединилось в своей поддержке развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Давайте же проявим тот же дух сотрудничества, с тем чтобы в течение последующих пяти лет добросовестно выполнить Алматинскую программу действий и рекомендации, изложенные в проекте декларации по результатам среднесрочного обзора, которая должна быть принята завтра.

Ассамблея может и впредь не сомневаться в том, что Япония намерена приложить все усилия для содействия достижению этих целей как сильный партнер, на которого развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита могут полностью положиться.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Слово предоставляется руководителю делегации Антигуа и Барбуды г-ну Джону В. Ашу.

Г-н Аш (Антигуа и Барбуда) (*говорит по-английски*): Группа 77 и Китая приветствует созыв этого заседания высокого уровня по среднесрочному обзору хода осуществления Алматинской программы действий.

Эта Программа является всеобъемлющей основой для усилий по удовлетворению конкретных потребностей и решению проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Время, выбранное для проведения этого обзора, действительно благоприятное, если учесть, что приближается 2015 год — рубеж, ко-

гда должны быть достигнуты Цели в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия (ЦРДТ).

В ходе состоявшегося на прошлой неделе мероприятия высокого уровня в рамках Генеральной Ассамблеи стало ясно, что большинство — если не все — ЦРДТ скорее всего так и не будут достигнуты. И менее всего вероятно, что их достигнут развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю.

Группа придает огромное значение совещаниям высокого уровня по обзору выполнения решений крупных конференций и встреч на высшем уровне в рамках Организации Объединенных Наций. Благодаря их проведению мы можем отслеживать прогресс в деле их реализации, который необходим для достижения целей.

Группа полагает, что всех согласованных на международном уровне целей и показателей можно достичь только на основе постоянного внимания к особым потребностям наиболее уязвимых стран. Алматинская программа действий остается эффективной глобальной основой для налаживания глобальных партнерских связей, нацеленных на удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Необходимо активно стремиться к ее реализации в полном объеме.

Когда в ходе этого двухдневного совещания международное сообщество подводит итоги достигнутых успехов, анализирует уроки и проблемы, с которыми оно сталкивается в ходе осуществления Алматинской программы действий, Группа 77 и Китая надеется, что одним из его результатов станет большая поддержка усилий развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а также развивающихся стран транзита, направленных на решение основных проблем на пути их развития. В этом плане важно помнить о пяти приоритетных областях, согласованных в этой Программе действий.

В современном глобализованном мире, характеризующемся все большей конкуренцией, торговля является жизненно важным способом осуществления международной экономической интеграции, и именно в этой области развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, находятся в самой неблагоприятной ситуации. Поэтому провал Дохинского раунда переговоров по развитию, в ходе которых рассматривались проблемы развития в контексте международной торговли, самым негативным обра-

зом сказывается на положении в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

В этой связи Группа 77 и Китая хотела бы подчеркнуть следующие моменты.

Во-первых, нынешний многоаспектный глобальный кризис — продовольственный, энергетический, климатический и финансовый — усугубит трудности в деле достижения целей в области развития в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита и помешает национальным усилиям, направленным на осуществление этой Программы.

Во-вторых, потребуется смелая и активная инициатива, предполагающая среди прочего удвоение усилий и ресурсов со стороны всех партнеров по развитию в поддержку развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

В-третьих, большой прогресс в плане осуществления сдерживается существованием старых барьеров на пути развития, таких, например, как международные торговые барьеры, нехватка ресурсов для инвестирования в инфраструктуру и слабая международная поддержка.

Группа 77 и Китая сегодня как никогда ранее убеждена, что благоприятная система мировой торговли жизненно необходима для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и что полное осуществление Алматинской программы действий является как неотложным, так и очень важным.

Наша Группа подчеркивает необходимость инициатив, в том числе содействия инициативам в области торговли, нацеленным на снижение административных, финансовых и других издержек, препятствующих торговле, а также на повышение конкурентоспособности и развитие производственного потенциала.

Группа подчеркивает также необходимость большей поддержки со стороны партнеров по развитию в деле создания и укрепления потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на переговорах Всемирной торговой организации о содействии торговле, с тем чтобы укрепить их способность воспользоваться любыми возможностями выхода на новые рынки.

Группа обеспокоена тем, что наши страны, как и большинство развивающихся стран, по-прежнему

находятся в неблагоприятном, с точки зрения конкурентоспособности, положении в деле привлечения частных инвестиций, несмотря на создание более привлекательного инвестиционного климата посредством реформ и усовершенствования мер, направленных на сокращение бюрократии, снижение расходов и усовершенствование порядка ведения бизнеса и предоставления общественных услуг.

Поэтому существует настоятельная необходимость в продуманной политике, направленной на поощрение и увеличение потоков инвестиций, — как государственных, так и частных, — в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в целях более полного осуществления Алматинской программы действий.

Кроме того, двусторонние партнеры по развитию и многосторонние учреждения, включая банки и учреждения, занимающиеся вопросами развития, должны удвоить свои усилия, направленные на поощрение и увеличение государственных и частных инвестиций в развитие транзитных и транспортных инфраструктур в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю посредством новаторских мер, включая инвестиционные гарантии.

Группа 77 и Китая хотела бы привлечь внимание к следующим моментам.

Во-первых, существует необходимость в обеспечении большего доступа к передовой технологии в области транспортных систем, услуг и технологий, что может привести к повышению их качества.

Во-вторых, существует необходимость в предоставлении достаточных и предсказуемых объемов официальной помощи в целях развития (ОПР). Это прежде всего потребует от развитых стран выполнить свои обещания относительно предоставления не имеющим выхода к морю развивающимся странам от 0,15 до 0,20 процента своего валового национального дохода на ОПР этим странам. В этой связи наша Группа решительно поддерживает призыв Генерального секретаря в адрес стран-доноров и международных финансовых учреждений и учреждений, занимающихся вопросами развития, оказать поддержку Целевому фонду, созданному им в целях выполнения Алматинской программы действий.

В-третьих, существует необходимость в предоставлении технической помощи, включая содей-

ствие сотрудничеству Юг-Юг, в области строительства, эксплуатации и ремонта транспортных, складских помещений и других связанных с транзитом объектов, а также в содействии субрегиональным, региональным и межрегиональным программам и проектам в области транспорта.

Группа 77 и Китая приветствует усилия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, направленные на разработку набора макроэкономических показателей, включая подборку статистики по транспорту и коммуникациям, чтобы проиллюстрировать прогресс в деле осуществления Алматинской программы действий. Мы настоятельно призываем расширить эту инициативу, с тем чтобы она включала в себя также разработку приемлемых целевых показателей в дополнение к макроэкономическим показателям, чтобы эффективно контролировать осуществление Программы.

В заключение мы подчеркиваем, что прогресс в осуществлении Алматинской программы действий является неотъемлемой частью выполнения всех решений крупных конференций и саммитов Организации Объединенных Наций, включая Декларацию тысячелетия. Это — проверка нашей решимости содействовать глобальному партнерству в области развития в плане наших усилий, направленных на достижение прогресса в достижении всех целей в области развития, согласованных на международном уровне.

Группа 77 и Китая искренне надеется на то, что это совещание высокого уровня, посвященное обзору осуществления, укрепит чувство неотложности задачи и будет содействовать обновлению и наращиванию глобальных партнерств в поддержку выполнения Алматинской программы действий и — в более общем плане — в поддержку усилий развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, направленных на достижение их национальных целей в области развития в конкретном, осязаемом и измеримом виде.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово представителю Франции Его Превосходительству г-ну Филиппу Делакруа.

Г-н Делакура (Франция) (*говорит по-французски*): Я имею честь выступать от имени Европейского союза (ЕС). К этому заявлению присоединяются страны-кандидаты Турция, Хорватия и бывшая югославская Республика Македония, страны — члены Процесса стабилизации и ассоциирования и потенциальные кандидаты Албания, Босния и Герцеговина, Черногория, Сербия, а также Украина, Республика Молдова и Армения.

Прежде всего я благодарю Председателя Генеральной Ассамблеи, Генерального секретаря и Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам за проведение этого пленарного совещания, посвященного среднесрочному обзору хода осуществления Алматинской программы действий.

Европейский союз признателен также Постоянному представителю Японии г-ну Юкио Такасу за руководство переговорами по проекту окончательного документа (A/63/L.3*), которые были завершены в прошлом месяце. Я благодарю также Генерального секретаря за его последний доклад (A/63/165).

Алматинская программа действий основана на партнерских отношениях между не имеющими выхода к морю странами, странами транзита и партнерами по развитию. В этом духе партнерства Европейский союз хотел бы подтвердить в Генеральной Ассамблее свою приверженность поддержке и осуществлению приоритетов, определенных в Алматинской программе действий.

Европейский союз испытывает удовлетворение в связи с заключительным документом, который мы одобрили. Он является сбалансированным и всеобъемлющим и приведет к конкретным рекомендациям в рамках уже установленных Алматинской программой действий. Прежде чем осветить несколько моментов, которые Европейский союз считает важными для обеспечения развития в странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита, я хотел бы вначале выразить удовлетворение от имени Союза прогрессом, достигнутым за последние несколько лет. В целом, в странах, не имеющих выхода к морю, отмечаются более высокие показатели валового национального продукта и прямых иностранных инвестиций. Для многих из этих стран

такой прогресс является обнадеживающим. Я хотел бы подчеркнуть, в частности, три аспекта.

Во-первых, что касается инфраструктуры, то как отметили многие ораторы, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с многими трудностями, связанными с развитием и поддержанием инфраструктуры. Европейский союз играет ключевую роль в этой сфере, предоставляя финансовую и техническую помощь для развития транспорта, телекоммуникаций, энергетических и водных инфраструктур. В прошлом году Европейский союз одобрил партнерские отношения ЕС-Африка по вопросам инфраструктуры с целью содействовать взаимосвязанности в Африке, в частности в интересах стран этого континента, не имеющих выхода к морю.

Официальная помощь в целях развития, несомненно, играет важную роль в решении проблемы отсутствия инфраструктуры. Однако частный сектор также играет решающую роль в финансировании такой инфраструктуры, будь то в странах, не имеющих выхода к морю, или в странах транзита. В этой связи необходимо содействовать укреплению партнерств между государственным и частным секторами, создавая условия, благоприятные для инвестиций.

Во-вторых, такие инвестиции в инфраструктуру способствуют расширению торговли. Проблемы в работе таможни не должны приводить к замедлению темпов расширения торговли. Снижение таможенных барьеров и модернизация существующих таможенных процедур, разумеется, содействуют развитию торговли. Страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита должны совместными усилиями добиваться того, чтобы бюрократия не препятствовала торговле и инвестициям. Мы хотели бы напомнить о том, что, как отметил Всемирный банк, только четверть задержек при обмене товарами объясняется плохой инфраструктурой и что документация, инспекции и таможенные формальности — короче говоря, регламентирующие проблемы — были главными причинами задержек.

Именно поэтому Европейский союз финансирует различные проекты модернизации таможни в странах, не имеющих выхода к морю. Европейский союз также является одним из главных торговых партнеров группы развивающихся стран, не имеющих

щих выхода к морю. В этом контексте он финансирует различные проекты, направленные на содействие торговле, в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

В-третьих, что касается региональной интеграции, то эти страны должны развиваться на основе регионального сотрудничества и каналов интеграции. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита, которые принадлежат к динамичным региональным организациям, явно привлекают больше иностранных прямых инвестиций и интегрируются более эффективно в региональные транспортные и транзитные сети инфраструктуры. Европейский союз подает пример региональной интеграции, которая способствовала развитию экономики ряда его государств-членов, не имеющих выхода к морю. Другие примеры — подобные Экономическому сообществу западноафриканских государств или субрегиону Большого Меконга — показывают, почему надлежит укреплять этот уровень сотрудничества.

Европейский союз внесет свою лепту в работу по осуществлению усилий на этих различных направлениях. Однако страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита несут главную ответственность за свое собственное развитие. Поэтому они должны объединиться и работать сообща в интересах своего общего развития. Европейский союз приветствует их готовность взять на себя эту ответственность, как о том свидетельствует декларация, которую мы готовимся принять. В своих усилиях они могут рассчитывать на готовность к активным партнерским отношениям со стороны Европейского союза.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово генеральному директору по вопросам многостороннего сотрудничества министерства иностранных дел Марокко г-же Радже Ганнам.

Г-жа Ганнам (Марокко) (*говорит по-французски*): Моя делегация присоединяется к заявлению, сделанному представителем Антигуа и Барбуды от имени Группы 77 и Китая.

Делегация Марокко приветствует созыв этого пленарного заседания высокого уровня для среднесрочного обзора Алматинской программы действий. Мы выражаем признательность шейху Сиди Диарре за его выдающуюся работу и неустанные усилия по

обеспечению успеха этого заседания и за защиту интересов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Моя страна приветствует мобилизацию усилий, которая имела место во время подготовки к этому заседанию, и считает, что активное участие всех субъектов в этом коллективном деле показывает, что потребности не имеющих выхода к морю стран остаются источником одной из основных озабоченностей, отраженных в глобальной повестке дня.

Марокканская делегация твердо верит в важность проведения среднесрочного обзора, что позволит нам оценить прогресс, достигнутый в осуществлении Алматинской программы действий, и согласовать усилия по дальнейшей мобилизации усилий в рамках глобальных партнерских отношений, с тем чтобы помочь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита именно сейчас, когда они явно стремятся к достижению прогресса в процессе социально-экономического развития. Итоги процесса по обзору, несомненно, будут способствовать прогрессу в ходе прений по «дорожной карте» на ближайшие годы, с тем чтобы мы могли наращивать на ранних этапах усилия по удовлетворению особых потребностей затронутых стран и обеспечить модернизированные рамки для транспортного сотрудничества этих стран.

Это заседание высокого уровня проходит в обстановке, особенно трудной для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые сталкиваются с многочисленными вызовами в своем развитии. Осуществление Алматинской программы действий, несомненно, поможет нам решить эти задачи. Страны, не имеющие выхода к морю, сознают необходимость содействия политике подлинной внутренней и внешней открытости, что крайне важно для их экономического развития. В этой связи они разработали программы дорожной инфраструктуры для связи своих сетей коммуникаций на субрегиональном и региональном уровнях, поощряют циркуляцию товаров и услуг и содействуют благоприятным возможностям для бизнеса.

Однако неудача торговых переговоров в рамках Всемирной торговой организации серьезно скажется на надеждах этих стран в отношении их выхода на рынки. Неудача представляет собой еще одну упущенную для этих стран возможность способствовать своему экспорту. Аналогичным обра-

зом, помимо структурных преград, препятствующих их политике социально-экономического развития, как и другие страны Юга, не имеющие выхода к морю страны занимаются устранением последствий изменения климата, стремительного роста цен на энергоносители и продукты питания и международного финансового кризиса.

Международное сообщество должно укрепить свою поддержку стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита, удовлетворить их потребности в отношении их выхода на рынки и предоставить им дополнительные финансовые ресурсы, с тем чтобы они могли решить эти задачи и достичь целей Алматинской программы действий, осуществление которой потребует активизации глобальных партнерских отношений в области развития.

Как твердый сторонник сотрудничества по линии Юг-Юг, Марокко готово поделиться своим собственным опытом и ноу-хау в осуществлении проектов инфраструктуры, необходимой для ускорения темпов осуществления Алматинской программы действий. В ходе различных международных конференций, прошедших в Марокко, — а именно Конференции на уровне министров наименее развитых стран и Конференции высокого уровня по сотрудничеству по линии Юг-Юг — моя страна обратила внимание на конкретные потребности этих стран и необходимость укрепления партнерских отношений между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, странами-донорами, международными финансовыми институтами и частным сектором.

Делегация Марокко по-прежнему убеждена в том, что рекомендации, выработанные на нашем заседании, будут содействовать ускоренному осуществлению Алматинской программы действий и придадут импульс усилиям в области развития в различных регионах, где расположены соответствующие страны.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Я предоставляю слово главе делегации Турецкой Республики Егю Превосходительству г-ну Баки Илькину.

Г-н Илькин (Турция) (*говорит по-английски*): Мне приятно выступить в Генеральной Ассамблее в связи с созывом совещания высокого уровня, посвященного среднесрочному обзору хода осуществления Алматинской программы действий. Пользу-

ясь этой возможностью, я хотел бы поделиться некоторыми соображениями по этому важному вопросу.

Представляется очевидным, что в настоящее время развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, все еще сталкиваются с серьезными вызовами. И эти вызовы не ограничиваются трудностями в связи с их географическим положением или физическими возможностями; развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, также сталкиваются с определенными структурными дисбалансами. И хотя все проблемы социально-экономического развития этих стран не объясняются сугубо этими недостатками, последние все же препятствуют их экономическому росту.

Алматинская программа действий является прочной основой для осуществления международного сотрудничества, направленного на решение проблем, стоящих перед развивающимися странами, не имеющими выхода к морю. Нам уже удалось добиться значительного прогресса в выполнении задач в приоритетных областях этой Программы. И все же мы должны продолжать коллективные усилия в целях формирования подлинного партнерства между странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита в рамках механизмов региональной интеграции.

Другим важным аспектом в этой связи является содействие развитию более тесного сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и их партнерами по развитию, что проложит путь к развитию транспортной инфраструктуры и будет содействовать развитию торговли и обеспечению доступа к рынку.

После принятия Алматинской программы действий экономическое развитие и рост развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в целом были многообещающими. Однако повышение цен на транспортные услуги и существующие структурные проблемы могут замедлить эту позитивную тенденцию.

Позвольте мне вкратце осветить роль Турции в решении проблем, которые стоят перед развивающимися странами, не имеющими выхода к морю.

На языке развития «мост» имеет несколько значений. В случае с Турцией «мост», прежде всего, ассоциируется с географией. Анатолийский полу-

остров всегда был эпицентром важных торговых путей. Начиная со времен исторического «шелкового пути» Турция всегда была проводником в деле развития тесного регионального сотрудничества и тем самым содействовала расширению торговли. Примерно так дело обстоит и сейчас.

Мы все знаем, что международная торговля является мощным двигателем развития. Это относится ко всем государствам, но особенно это актуально для стран, не имеющих выхода к морю. В свете этого Турция прилагает усилия по содействию установлению транспортных связей между азиатскими странами, не имеющими выхода к морю, и их торговыми партнерами в Европе. По сути, после завершения проектов строительства двухколейных железных дорог станет возможным железнодорожное сообщение между Европой, Кавказом и Центральной Азией.

Поскольку у Турции уникальное географическое положение, она также является одной из немногих стран, которые являются членами как Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, так и Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана. Эти два важных органа Организации Объединенных Наций объединили свои усилия для того, чтобы привести в соответствие и в конечном итоге соединить транспортные сети двух самых густонаселенных континентов. Турция принимала активное участие в работе над тем, чтобы этот исторический проект стал реальностью.

В контексте этого Турция является стороной Соглашения о строительстве азиатской сети автомобильных дорог, принимает участие в проектах Трансъевропейской автомагистрали и Трансъевропейской железнодорожной магистрали, и в настоящее время она ведет переговоры о дальнейшем строительстве Трансъевропейской транспортной сети на своей территории. Завершение этих проектов будет содействовать доступу не имеющих выхода к морю стран к их важным торговым партнерам.

Однако предоставление транспортных услуг — это лишь один аспект проблем, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю развивающиеся страны. Им необходимо продолжать модернизировать свои транспортные сети, а также соответствующие инфраструктуры. В этой области

Турция также играет свою роль. В последние три года с помощью Турецкого агентства международного сотрудничества и развития Турция либо непосредственно принимала участие или частично финансировала многочисленные проекты создания транспортной инфраструктуры стоимостью в целом 19 млн. долл. США. Кроме того, мы осуществляли различные программы профессиональной подготовки и образования для специалистов из республик Центральной Азии.

Сегодня я рад объявить о решении правительства Турции внести вклад в размере 200 000 долл. США в Целевой фонд, созданный для содействия деятельности по дальнейшему осуществлению Алматинской программы действий.

Наши коллективные усилия по удовлетворению особых потребностей и решению проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имеют поистине жизненно важное значение для достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия. Мы будем продолжать делать все от нас зависящее для оказания помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в их усилиях по развитию.

В заключение я хотел бы выразить искреннюю признательность Постоянному представителю Японии послу Такасу за его упорную работу в качестве посредника в процессе переговоров по декларации, официальное принятие которой состоится в конце этого совещания.

Я выражаю также глубокую признательность заместителю Генерального секретаря и Высокому представителю послу Диарре и его персоналу за их неустанные усилия.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Я предоставляю слово главе делегации Республики Индонезия Его Превосходительству г-ну Р.М. Марти М. Наталегаве.

Г-н Наталегав (Индонезия) (*говорит по-английски*): Прежде всего я хотел бы поблагодарить Председателя за созыв этого среднесрочного обзора для рассмотрения особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.

Этот обзор проводится на важном этапе, когда государства-члены вновь подтвердили свою твердую приверженность достижению целей в области

развития, сформулированных в Декларации тысячелетия (ЦРДТ). Тридцать одна страна с населением 370 миллионов человек, о которых мы сегодня говорим, являются важным элементом нашей более широкой приверженности по достижению целей в области развития, изложенных в Декларации тысячелетия. Поэтому этот Форум обеспечивает своевременную возможность не только для того, чтобы оценить достигнутый прогресс, но и для того, чтобы выявить нерешенные проблемы.

Декларация, которую нам предстоит принять в конце среднесрочного обзора хода осуществления Алматинской программы действий, содержит перечень важных будущих мероприятий по содействию дальнейшему сотрудничеству между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита, при поддержке международного сообщества. В этой связи моя делегация подтверждает полную поддержку принятию этой декларации.

Индонезия признает особые потребности наименее развитых и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Существенным препятствием для них являются высокие издержки международной торговли ввиду высоких транспортных издержек на транзитные перевозки. Даже начиная с того момента, как мировой рынок был полностью открыт для не имеющих выхода к морю стран, их участию в международной торговле и конкурентоспособности их продукции препятствовало отсутствие территориального доступа к морским портам и слабая инфраструктура для транзитных перевозок. Еще одна проблема — ограниченные возможности этой инфраструктуры, даже при наличии территориального доступа к морским портам.

Торговля является мощным стимулом роста и развития. Поэтому участие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в мировой торговой системе и их интеграция в нее должны быть главной целью глобальных усилий. Полное включение наименее развитых стран и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, во Всемирную торговую организацию решит проблему их маргинализации в рамках международной торговли.

После принятия Алматинской программы действий валовый внутренний продукт развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, как группы в период 2003–2006 годов ежегодно увеличивался

почти на 8 процентов. Увеличение темпов роста ВВП вследствие экспорта было особенно высоким в том, что касается нефти и других минеральных ресурсов. Кроме того, обнадеживает экономический рост основных стран транзита, и соседние развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, извлекли выгоду из побочного эффекта этого явления.

Однако, несмотря на эти обнадеживающие признаки, экономический рост и социальное благополучие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, остаются еще очень уязвимыми по отношению к внешним потрясениям. Это вызывает еще большую озабоченность, так как доходы на душу населения и развитие человеческого потенциала в большинстве развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, являются одними из самых низких в мире.

Поэтому осуществление мер международной поддержки является неотложной задачей, которая включает в себя важные усилия по сокращению транспортных расходов, улучшению инфраструктуры и укреплению потенциала. Поскольку сотрудничество между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и их соседями в сфере транзита играет центральную роль в любом эффективном решении многих проблем транзита, эффективная стратегия совершенствования транзитных систем прежде всего требует действий на региональном уровне.

В рамках Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) Инициатива по осуществлению Программы интеграции АСЕАН указывает направление и повышает целенаправленность коллективных усилий в рамках АСЕАН по сокращению разрыва в области развития между его давними и новыми членами. Данная инициатива также направлена на включение экономик новых членов АСЕАН в региональные и глобальные рынки.

В интересах реализации этой цели руководители АСЕАН в ходе своего саммита в Пномпене в ноябре 2002 года одобрили план работы на период до 2008 года, состоящий из 203 проектов. Следует отметить, что некоторые из проектов, особенно те, которые относятся к транспорту, соответствуют Алматинской программе действий.

Индонезия присоединяется к тем, кто призывает оказать международную поддержку в целях удовлетворения особых потребностей развиваю-

щихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Индонезия вновь заявляет о своей решимости прилагать совместно с международным сообществом согласованные усилия в целях создания условий, которые проложат путь к повышению благосостояния всех стран.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово главе делегации Республики Парагвай г-ну Эладио Лойсаге.

Г-н Лойсага (Парагвай) (*говорит по-испански*): Прежде всего от имени делегации Парагвая я хотел бы сказать о том, что мы рады видеть г-на д'Эското Брокмана на посту Председателя этого совещания высокого уровня, посвященного среднесрочному обзору Алматинской программы действий, зная, что он имеет отношение к одной из трех уязвимых групп в рамках этой Организации.

Я напоминаю о том, что Генеральная Ассамблея в ходе своей одиннадцатой сессии в феврале 1957 года приняла резолюцию 1028 (XI), в которой государства-члены впервые отметили необходимость

«полностью признать нужды государств — членов Организации, не имеющих морских границ, в области транзитной торговли и поэтому обеспечить им надлежащие условия на основе международного права и практики в этом отношении, учитывая будущие потребности, которые возникнут в результате экономического развития государств, не имеющих морских границ».

Спустя 46 лет и после проведения последующих технических заседаний в августе 2003 года была принята Алматинская программа действий в целях удовлетворения особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в рамках новой глобальной рамочной программы сотрудничества в области транзитных транспортных перевозок развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.

Алматинская декларация, которая систематизировала особые потребности Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, явилась результатом напряженных переговоров и прежде всего отклика на призыв глав наших государств в рамках цели 8 в области развития, сформулирован-

ной в Декларации тысячелетия, в котором они отметили особые потребности и проблемы, с которыми сталкивается данная Группа вследствие ее уязвимого географического положения. Это также стало возможным благодаря поддержке и пониманию, проявленным нашими братскими странами транзита.

Мы убеждены в том, что Алматинская программа действий представляет собой необходимую основу для установления более равноправных и справедливых отношений между всеми государствами-членами и международными финансовыми учреждениями и специализированными учреждениями в области развития в целях оказания помощи в преодолении этого неблагоприятного положения таким образом, чтобы мы могли принимать участие и пользоваться выгодами, которые будут получены вследствие доступа к основным мировым рынкам, а также к развивающейся глобализованной и конкурентоспособной экономике.

На Алматинской конференции в 2003 году в целях объединения усилий, направленных на решение проблем, с которыми столкнется Группа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в ходе будущих торговых переговоров, Парагвай был назначен координатором Группы по вопросам, относящимся к торговле и развитию. В соответствии с этим мандатом в Женеве парагвайская делегация в рамках усилий по осуществлению цели 8 в области развития, сформулированной в Декларации тысячелетия, и в рамках Всемирной торговой организации (ВТО) стремилась включить интересы Группы в рамки многосторонней международной торговли и защитить их.

Аналогичным образом, в рамках Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) Группа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, играла активную роль в последних конференциях, в частности в ЮНКТАД XI, которая проходила в Сан-Паулу (Бразилия) в июне 2004 года, и недавней ЮНКТАД XII, проходившей в Аккре (Гана) с 20 по 25 апреля 2008 года, где нашла широкое признание необходимость учета позиции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в области международной торговли и в других приоритетных областях.

При подготовке к этой недавней конференции в рамках Группы 77 и Китая Группа развивающихся

стран, не имеющих выхода к морю, внесла на рассмотрение несколько пунктов, относящихся к вопросам транспорта, инфраструктуры, содействия торговле, инвестиций, доступа к рынкам и технического сотрудничества, связанных с Алматинской программой действий, которые были включены в подписанное в Аккре соглашение и которые в настоящее время реализует секретариат ЮНКТАД.

Следует отметить, что впервые ЮНКТАД имеет мандат на оказание помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в сфере инвестиций. Это позволило ЮНКТАД совместно со Всемирным банком и Торговой палатой Соединенных Штатов Америки организовать Инвестиционный форум высокого уровня «Инвестиции в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю», который проходил вчера в этом зале.

В рамках ВТО в настоящее время проходят переговоры в связи с Дохинским раундом переговоров по вопросам развития, который начался в 2001 году и, как ожидалось, должен был завершиться к 2005 году. Однако, как мы все знаем, трудности в осуществлении мандата Конференции ВТО на уровне министров означают, что переговоры все еще проводятся.

В соответствии с приоритетным направлением 3, касающимся международной торговли и содействия развитию торговли, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сосредоточивают свои усилия в первую очередь на одном из наиболее важных разделов Дохинского раунда, который касается содействия развитию торговли. Ожидается, что в результате переговоров по этому вопросу развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, смогут рассчитывать на выработку международного документа, предусматривающего обязательное соблюдение международных норм и содействующего устранению препятствий, которые в настоящее время мешают торговле и делают ее более дорогостоящей, посредством содействия транзиту товаров и снижению их стоимости.

Что касается установления точки отсчета нашей работы, проводимой в рамках этого раунда, а также согласования общих позиций, то с этой целью мы организовали первое совещание министров, отвечающих за торговлю развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которое состоялось в Асунсьоне, Парагвай, в августе 2005 года. В ходе

этого совещания мы утвердили Асунсьонскую платформу для Дохинского раунда переговоров по вопросам развития, которая в настоящее время является основополагающим документом в области торговли и содействия ее развитию.

В августе 2007 года в Улан-Баторе, Монголия, состоялось второе совещание отвечающих за торговлю министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с целью проведения обзора Асунсьонской платформы и приведения целей Группы стран, не имеющих выхода к морю, в соответствие с целями Дохинского раунда переговоров. Наша работа увенчалась принятием Улан-баторской декларации, в которой наши страны вновь заявили о своей твердой решимости добиваться практических и полезных результатов в ходе Дохинского раунда переговоров.

Еще одной важной темой, которую развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, затрагивали в рамках Всемирной торговой организации (ВТО), являлись процессы их присоединения к этой Организации. Более того, восемь членов нашей Группы в настоящее время ведут переговоры в отношении их вступления в ВТО. Это — длительный, дорогостоящий и сложный процесс.

Мы хотели бы воспользоваться этой возможностью, чтобы повторить наш призыв к членам ВТО к тому, чтобы в ходе переговоров о присоединении к Организации стран нашей Группы принимались во внимание наши условия, а не просьбы о предоставлении льгот, выходящих за рамки их экономических и финансовых возможностей, а также их возможностей в плане развития.

Мы также не можем не воспользоваться этой возможностью, чтобы не указать на то, что помимо таких проблем, как структурные трудности, связанные с транзитными перевозками, содействие развитию торговли и ограничения на доступ развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к международной торговле, сегодня на пути к обеспечению устойчивого развития встают новые препятствия: это — высокие цены на нефть, продовольственный кризис, изменение климата и возникший совсем недавно финансовый кризис, который повлечет за собой серьезные последствия для стран с самой уязвимой экономикой. Поэтому было бы целесообразно, чтобы международное сообщество при принятии стратегий и мер по борьбе с этими кризисами

помнило об особой ситуации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

В соответствии с предоставленным нам нашей Группой мандатом и при ее неизменной поддержке Парагвай прилагает все необходимые усилия по обеспечению координации переговоров по разработке проекта декларации, который будет рассмотрен министрами и представителями стран в ходе этого заседания высокого уровня. В этом документе отражаются успехи, достигнутые в ходе осуществления Алматинской программы действий, а также проблемы, с которыми нам придется столкнуться, и обязательства, которые нам предстоит выполнять в течение следующих пяти лет.

Я благодарю Генерального секретаря г-на Пан Ги Муна за ту поддержку, которую он оказывает Группе развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с самого начала исполнения им функций руководителя этой Организации, с тем чтобы, в первую очередь, сохранить и укрепить Канцелярию Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам.

Я хотел бы также воздать вполне заслуженное должное первому Высокому представителю по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам послу Анварулу Чоудхури за его преданность делу нашей Группы и за его усилия по разработке и конкретизации Алматинской программы действий, принятой пять лет назад.

Я хотел бы также отметить работу, которую проводят Постоянный представитель Японии посол Юкио Такасу и его сотрудники. В качестве координатора ему удалось примирить различные позиции, что позволило добиться согласия по проекту декларации.

И наконец, мы хотели бы выразить признательность Высокому представителю по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам послу Шейху Сиди Диарре и его высококвалифицированным сотрудникам за работу, проводимую ими в соответствии с порученным им Ассамблеей мандатом как в ходе подго-

товительного процесса, так и на сегодняшнем заседании, в котором мы все принимаем участие.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово руководителю делегации Филиппин Его Превосходительству г-ну Иларио Х. Давиде.

Г-н Давиде (Филиппины) (*говорит по-английски*): Поскольку я в первый раз выступаю на шестидесятой третьей сессии, я хотел бы, прежде всего, поздравить Председателя Ассамблеи с его по-настоящему заслуженным избранием путем аккламации на этот пост. С учетом основного лейтмотива его руководства, очерченного в его выступлении на открытии этой сессии 16 сентября, Филиппины уверены, что благодаря его редкому стилю руководства в работе Организации Объединенных Наций будет открыт новый этап по мере того, как она старается справиться с рядом кризисов, потрясающих сегодня наш мир.

Воодушевленный, как наш Председатель, своей верой, я знаю, что он, как св. апостол Павел призывал в послании к коринфянам 1:16, будет мужественным и твердым и что каждый его шаг будет сделан с любовью. В этом духе Филиппины обязуются сотрудничать с ним и оказывать ему полную поддержку во всех его усилиях по реализации его благородных планов на благо Организации Объединенных Наций.

Филиппины также признательны и благодарны Генеральному секретарю Пан Ги Муну за его конкретный и всеобъемлющий доклад, посвященный Алматинской программе действий и ее среднесрочному обзору.

И наконец, я хотел бы от имени Филиппин поблагодарить Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам посла Шейха Сиди Диарру за его неустанные усилия по успешному выполнению его многочисленных функций, в особенности по продвижению вперед дела этих стран.

Мы также признательны послу Японии Юкио Такасу за его ведущую роль на переговорах по итоговому документу и за содействие этой работе.

Филиппины присоединяются к заявлению Группы 77 и Китая, с которым выступил представитель Антигуа и Барбуды. Тем не менее мы хотели

бы кратко выступить по ряду вопросов, которые являются важными для Филиппин.

Необходимо сразу заявить, что процесс обзора предоставляет нам возможность провести важнейшую оценку достигнутых нами успехов, а также обзор сложных проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита в ходе реализации их соответствующих целей в области развития, включая цели в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия (ЦРТ), и согласованные на международном уровне цели в этой же области.

Хотя Филиппины не являются страной, не имеющей выхода к морю — это архипелаг, в состав которого входят 7100 островов, — вопрос о доступе к рынкам стран, не имеющих выхода к морю, также близок и Филиппинам, поскольку наши острова, большие и малые, отделенные друг от друга недружественными водами, также сталкиваются с проблемами, связанными с потребностями в области транспорта и инфраструктуры.

Следует признать, что эти проблемы не столь сложны с точки зрения поиска через третьи страны для нашей экспортной продукции доступа на более широкие глобальные рынки. Однако глобальная цель интеграции в мировую экономику посредством согласования стратегий и содействия развитию торговли является знакомой темой дискуссии, проводимой в рамках аналогичной группы, к которой относятся Филиппины — форума «Азиатско-тихоокеанское экономическое сотрудничество» (АТЭС).

Благодаря сходству тем, обсуждаемых в рамках Алматинской программы и АТЭС, выявлены и созданы возможности для отыскания сфер совместных действий и усиления взаимовыгодного сотрудничества. «Глобальная деревня» уплотняется быстро. Проблемы и кризисы в одной стране прямо или косвенно сказываются на всех остальных. Поэтому развитие, прогресс и стабильность одной страны должны были бы, прямо или косвенно, идти на пользу всем остальным. Короче говоря, как уже было сказано, ни один человек не может быть островом самим по себе.

Это подводит нас к выводу о том, что логика и мудрость глобальной торговли подразумевают необходимость смотреть дальше своих непосред-

ственных географических соседей. Поэтому более широкие алматинские интересы должны выходить за рамки получения лишь доступа к побережьям. Даже несмотря на то, что Алматинская программа в весьма значительной мере вписывается в контекст деятельности Организации Объединенных Наций — в то время как АТЭС нет, — создается явное впечатление, что если темы облегчения торговли, гармонизации политики, транзитных нужд и потребностей инфраструктуры представляют для обоих форумов взаимный интерес, тогда определенные преимущества должен иметь и взаимный обмен информацией о проводимых в каждом из этих форумов обсуждениях и о передовой практике, тем более что некоторые члены АТЭС одновременно являются транзитными странами, причастными к алматинскому процессу.

Это вовсе не означает, что я выступаю за установление каких бы то ни было официальных связей между двумя форумами. Однако, поскольку в знании сила, а доступ к знаниям бесплатный, ничего дурного в получении информации, которая может быть полезна в чьей бы то ни было конкретной ситуации или применима к ней, нет. В любом случае, выгоды, извлекаемые из обмена знаниями, неисчислимы, и если такой обмен в конечном итоге мог бы привести к процессу установления между двумя форумами официальных связей, тогда во всеобщее величайшее благо был бы достигнут новый уровень сотрудничества.

Филиппины поддерживают выводы и рекомендации, содержащиеся в докладе Генерального секретаря о ходе осуществления Алматинской программы действий. Особые нужды и потребности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, должны пользоваться признанием, и — как я уже заявлял ранее и как рекомендуется в докладе Генерального секретаря — определенную роль в осуществлении этой Программы должны выполнять и региональные и субрегиональные организации.

Кроме того, в докладе Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) о возникающих в осуществлении Программы действий проблемах проведен, конкретно по регионам, анализ существующих проблем, а также усилий, прилагаемых на пяти означенных приоритетных направлениях. И опять-таки, усилия ЭСКАТО и Экономической комиссии для Европы по предоставлению технических специалистов в

области «безбумажной» торговли находят свое отражение в обсуждениях аналогичных вопросов в АТЭС.

Ныне проводимая деятельность, сосредоточенная на нуждах и потребностях развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, снабжает государства-члены последней и обновленной информацией о сохраняющихся проблемах по мере того, как эти страны пытаются найти свое место в мире, испытывающем в настоящее время удары кризисов невообразимых масштабов: изменения климата, продовольственного и энергетического кризиса, а теперь еще и кризиса финансового, обостренного очевидным провалом проводимой в Соединенных Штатах стратегии «спасительного выкупа». Воистину, на глобальных финансовых рынках сейчас царят полный хаос и неразбериха. Будущее посвященного развитию Дохинского раунда остается неясным. Все эти удручающие и прискорбные события свидетельствуют о чрезвычайно трудном времени, и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, к сожалению, оказались в опасности в наибольшей мере подвергнуться самым негативным их последствиям.

В наших сегодняшних обсуждениях здесь надлежит учитывать все эти зловещие события. Мы должны упорней добиваться обеспечения того, чтобы закрепленные в Декларации тысячелетия цели развития не оказались еще дальше вне пределов досягаемости развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Мы должны научиться видеть более широкую картину, принимая во внимание то, как в обсуждениях, проводимых на региональных и субрегиональных уровнях, можно учесть нужды и потребности этих стран и за счет этого предложить всем заинтересованным субъектам взаимовыгодную политику.

Наконец, позвольте мне официально заявить о том, что Филиппины будут оказывать всемерную поддержку поискам общих путей вперед ради скорейшей реализации после проведения этого среднесрочного обзора целей, поставленных в грандиозной Алматинской программе действий, и всесторонне сотрудничать в этом деле.

Исполняющий обязанности Председателя (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово представителю Бразилии Его Превосходительству г-ну Пиражиби дус Сантусу Тарраго.

Г-н Тарраго (Бразилия) (*говорит по-английски*): Наша делегация присоединяется к заявлению, сделанному представителем Антигуа и Барбуды от имени Группы 77 и Китая.

Я признателен за своевременный созыв во исполнение резолюции 62/204 этого совещания для подведения итогов выполнению Алматинской программы действий.

Бразильское правительство глубоко осознает необходимость достижения целей, согласованных в Алматы, где мы начертали для себя план действий, которым мы руководствуемся в своих усилиях по оказанию не имеющим выхода к морю развивающимся странам содействия в преодолении основных препятствий их экономическому развитию, причиной которым в значительной мере является их особое географическое положение.

Во исполнение Программы действий Бразилия привержена оказанию помощи, в частности своим не имеющим выхода к морю соседям — Боливии и Парагваю, — в проведении мероприятий, определенных на пяти приоритетных направлениях. Являясь одной из транзитных стран, Бразилия готова способствовать их реализации, особенно за счет своего стремления облегчить поток товарообмена не имеющих выхода к морю развивающихся стран с международными рынками. Преследуя такую цель, Бразилия на протяжении нескольких лет предприняла целый ряд инициатив.

Совместно с нашими региональными соседями в 1990 году мы подписали Соглашение о международных сухопутных транспортных перевозках, которым обеспечивается правовая основа, гарантирующая поставки товаров как в расположенные в нашем регионе страны, не имеющие выхода к морю, так и из них. С тех пор благодаря этому Соглашению в регионе наблюдаются интенсивные и динамичные транспортные потоки.

Осуществлению Алматинской программы действия, вполне вероятно, способствуют также и предпринимаемые в нашем регионе политические инициативы. В частности, образование Союза южноамериканских наций (УНАСУР) стало тем важным шагом в направлении укрепления региональной интеграции, который будет способствовать формированию в различных областях более тесных взаимоотношений между его членами, в том числе за счет осуществления проектов развития физиче-

ской инфраструктуры. УНАСУР уже создал две рабочие группы — одну по вопросам региональной инфраструктуры, а другую — по финансовой интеграции, — которые будут способствовать транзитным перевозкам как в не имеющие выхода к морю страны региона, так и из них.

Бразилия также поддерживает деятельность двусторонних комитетов по контролю за торговлей с Боливией и Парагваем, являющихся важными инструментами для активизации торговли. И это в дополнение к периодическим совещаниям, проводимым на уровне заместителей министров иностранных дел.

Ключевое значение для содействия региональной интеграции и развитию стран, не имеющих выхода к морю, имеет финансирование. Для обеспечения жизнеспособности многочисленных проектов развития инфраструктуры особое внимание надлежит уделять связанным с риском механизмам соответствующих кредитных операций. В этом отношении Бразилии удается оказывать работам по наращиванию инфраструктур финансовую поддержку посредством конкретных программ экспортного кредитования и наращивания капиталов таких региональных финансовых учреждений, как Андская корпорация развития.

В текущем десятилетии торговые отношения Бразилии с Боливией и Парагваем улучшаются. С 2002 года двусторонняя торговля Бразилии с Боливией возросла более чем на 200 процентов, а между нашей страной и Парагваем она возросла приблизительно на 100 процентов.

Значительное число бразильских компаний инвестировали средства в эти две соседние страны: в самые разнообразные области, включая сельское хозяйство, животноводство, производство сельскохозяйственных удобрений, мебельное производство, металлургию, банковское дело, доставку топлива, энергетику, текстильное производство и производство одежды, разведку нефти и газа.

Точно так же — и это не менее важно — мое правительство поддерживает мнение о том, что в ходе Дохинского раунда переговоров во Всемирной торговой организации развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны иметь возможность рассчитывать на такое отношение, которое позволяло бы им полнее участвовать в многосто-

ронней торговой системе и извлекать пользу из интеграции в нее.

В целях уменьшения существующей в странах Южноамериканского общего рынка (МЕРКОСУР) асимметрии Бразилия поддержала создание Фонда МЕРКОСУР по структурному сближению. Со времени его создания в 2006 году этот Фонд уже профинансировал 13 проектов развития в Парагвае на общую сумму в 48 млн. долл. США в таких областях, как жилье, дороги, кредит для малых предприятий, развитие технического потенциала и улучшение работы ветеринарного сектора.

Кроме того, Бразилия обязалась выделить средства для поддержки важных проектов по строительству дорог в Боливии, которые улучшат внутренние коммуникационные возможности и будут способствовать транзиту товаров из Бразилии в порты, находящиеся на тихоокеанском побережье.

Бразилия и Парагвай договорились о строительстве нового моста через реку Парана, что позволит уменьшить число «пробок», которые сегодня препятствуют увеличению транспортного потока между этими двумя странами и портами на атлантическом побережье.

Наконец, Бразилия предприняла ряд двусторонних и региональных инициатив, которые подтверждают ее приверженность осуществлению Аلماتинской программы действий, и намерена делать это и впредь. Мы сотрудничаем с нашими партнерами в регионе для создания условий, которые могут содействовать развитию наших не имеющих выхода к морю соседей и устранению нынешних дисбалансов.

Мы считаем, что выгоды в области торговли, финансирования и транспорта, которые мы, страны транзита, можем распространить на соседние с нами страны, не имеющие выхода к морю, в конечном итоге принесут пользу и нам самим, поскольку эти выгоды окажут позитивное воздействие на развитие всего нашего региона.

Программа работы

Место Председателя занимает г-н Яньес-Барнуэво (Испания), заместитель Председателя.

Исполняющий обязанности Председателя (говорит по-испански): Я хочу информировать чле-

нов Ассамблеи о том, что в понедельник, 6 октября, Генеральная Ассамблея первым пунктом рассмотрит просьбу Генерального секретаря (A/63/232) о включении в повестку дня шестьдесят третьей сессии нового пункта, озаглавленного «Судьи Международного трибунала для судебного преследования лиц, ответственных за серьезные нарушения международного гуманитарного права, совершенные на территории бывшей Югославии с 1991 года».

После этого Ассамблея рассмотрит пункт 100 повестки дня, «Доклад Генерального секретаря о работе Организации».

Заседание закрывается в 18 ч. 05 м.