



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
23 October 2008

Шестьдесят третья сессия
Пункт 52 *b* повестки дня

Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей 3 октября 2008 года

[без передачи в главные комитеты (A/63/L.3)]

63/2. Итоговый документ среднесрочного обзора Алматинской программы действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита

Генеральная Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию 62/204 от 19 декабря 2007 года, в частности на ее пункт 11,

принимает следующий итоговый документ:

Декларация заседания высокого уровня Генеральной Ассамблеи на ее шестьдесят третьей сессии по среднесрочному обзору Алматинской программы действий

Мы, министры и главы делегаций, участвующие в пленарном заседании высокого уровня Генеральной Ассамблеи по среднесрочному обзору Алматинской программы действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита¹, созданном в Нью-Йорке 2 и 3 октября 2008 года,

ссылаясь на Декларацию тысячелетия Организации Объединенных Наций², в которой главы государств и правительств признали особые потребности и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и

¹ Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года (A/CONF.202/3), приложение I.

² См. резолюцию 55/2.

настоятельно призвали как двусторонних, так и многосторонних доноров увеличить объем финансовой и технической помощи этой группе стран в целях удовлетворения их особых потребностей в области развития и содействовать им в преодолении обусловленных их географическим положением трудностей путем совершенствования их транзитных транспортных систем, а также заявили о своем твердом намерении создать, как на национальном, так и на глобальном уровне, условия, благоприятствующие ликвидации нищеты и развитию,

вновь подтверждая нашу приверженность делу неотложного удовлетворения особых потребностей в области развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и решения проблем, с которыми они сталкиваются, посредством полного, своевременного и эффективного осуществления Алматинской программы действий, как это предусмотрено в Итоговом документе Всемирного саммита 2005 года³,

вновь подтверждая также, что Алматинская программа действий закладывает фундаментальную основу для установления подлинно партнерских взаимоотношений между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и их партнерами по деятельности в области развития на национальном, двустороннем, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях,

признавая, что главная ответственность за создание эффективных систем транзитных перевозок лежит на развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, которые должны стремиться к созданию условий для изыскания, привлечения и эффективной мобилизации ресурсов для решения своих задач в области развития, но что их усилия должны неизменно пользоваться международной поддержкой со стороны партнеров по деятельности в области развития и международных и региональных организаций в духе общей ответственности, включая сотрудничество Юг-Юг и трехстороннее сотрудничество и учитывая соглашения о региональной интеграции,

признавая также, что важная роль в этой деятельности принадлежит частному сектору, чей вклад в развитие инфраструктуры и производственных мощностей необходимо наращивать, в том числе в рамках партнерств между государственным и частным секторами,

признавая далее, что сотрудничество между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита ведет к совершенствованию систем транзитных перевозок. Это сотрудничество следует поощрять исходя из общих интересов и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита,

вновь подтверждая право развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на сообщение с морским побережьем и свободу транзитных перевозок всеми видами транспорта через территорию стран транзита, согласно соответствующим нормам международного права,

вновь подтверждая также, что страны транзита, обладая полным суверенитетом над своей территорией, имеют право принимать все необходимые меры для обеспечения того, чтобы права и возможности,

³ См. резолюцию 60/1.

предоставленные странам, не имеющим выхода к морю, никоим образом не ущемляли их законных интересов,

заявляя о своей поддержке тех не имеющих выхода к морю развивающихся стран, которые пережили конфликт, с тем чтобы дать им возможность для восстановления и реконструкции, по мере необходимости, их политической, социальной и экономической инфраструктуры и оказать им содействие в решении приоритетных задач в области развития в соответствии с целями и целевыми показателями Алматинской программы действий, а также целями в области развития, поставленными в Декларации тысячелетия,

принимая к сведению итоговые документы Тематического совещания по вопросам развития инфраструктуры транзитных перевозок, состоявшегося в Угадугу 18–20 июня 2007 года⁴, и Тематического совещания по международной торговле и содействию развитию торговли, состоявшегося в Улан-Баторе 30 и 31 августа 2007 года⁵,

принимая к сведению также соответствующие итоговые документы регионального обзорного совещания по Азии и Европе, состоявшегося в Бангкоке 22 и 23 апреля 2008 года, регионального обзорного совещания по Африке, состоявшегося в Аддис-Абебе 18–20 июня 2008 года, и регионального обзорного совещания по Латинской Америке, состоявшегося в Буэнос-Айресе 30 июня 2008 года⁶,

1. *вновь подтверждаем* принятое в Алматинской программе действий обязательство по удовлетворению особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с учетом проблем, с которыми сталкиваются соседние развивающиеся страны транзита, при помощи мер, определенных в пяти приоритетных направлениях Программы действий¹;

Общая оценка

2. *признаем*, что, несмотря на сохраняющиеся проблемы, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, как группа добились определенных успехов с точки зрения общего экономического развития и роста. За последние пять лет в них отмечалось ускорение темпов роста валового внутреннего продукта и объема прямых иностранных инвестиций и резко вырос объем экспорта, особенно нефти и других полезных ископаемых;

3. *выражаем обеспокоенность* тем, что экономический рост и общественное благосостояние развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по-прежнему чрезвычайно восприимчивы к внешним потрясениям, а также к тем многочисленным трудностям, с которыми сталкивается международное сообщество;

4. *признаем*, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита при поддержке со стороны партнеров по деятельности в области развития добились определенных успехов в осуществлении конкретных мер, согласованных в Алматинской программе действий. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита в Африке, Азии, Европе и Латинской Америке

⁴ A/62/256 и Согг.1, приложения I и II.

⁵ A/C.2/62/4, приложения I и II.

⁶ Имеется на www.unohrlls.org/en/lldc/673/.

активизировали свои усилия по реформированию политики и системы управления. Страны-доноры, учреждения по вопросам финансирования и развития и международные и региональные организации уделяют больше внимания созданию эффективных систем транзитных перевозок;

5. *отмечаем*, что хотя трудности, обусловленные отсутствием выхода к морю, касаются всех без исключения аспектов процесса развития и искоренения нищеты, особенно заметно их негативные последствия проявляются в сфере внешней торговли. Хотя определенные успехи, пусть и неровные, все же были достигнуты, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему остаются в стороне от международной торговли, что не дает им возможности в полной мере использовать торговлю как инструмент для достижения целей в области развития;

6. *подчеркиваем*, что более высокие затраты на перевозку товаров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, через границы делают их продукцию неконкурентоспособной и лишают инвесторов стимулов к прямым инвестициям и что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему сталкиваются с трудностями в деле создания эффективных систем транзитных перевозок, такими как неадекватная транспортная инфраструктура, недостаточная пропускная способность портов, задержки с портовым и таможенным оформлением грузов, зависимость от транзитных перевозчиков, денежные сборы и трудности, связанные с прохождением сложных таможенных процедур и выполнением других нормативных требований, низкий уровень развития системы материально-технического снабжения, неэффективность юридических и организационных механизмов, а также высокая стоимость банковских операций. Кроме того, в большинстве случаев страны транзита, граничащие с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, сами являются развивающимися странами, которые зачастую имеют в целом схожую экономическую структуру и испытывают аналогичные трудности, вызванные нехваткой ресурсов. Этим проблемам необходимо срочно уделить внимание, ускорив осуществление конкретных мер по каждому из приоритетных направлений Алматинской программы действий;

Основные вопросы политики в области транзитных перевозок

7. *приветствуем* усилия многих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита по реформированию политики в административной, правовой и макроэкономической областях на основе комплексного подхода к торговле и транспорту. Эти реформы включали в себя либерализацию услуг в сфере транзитных перевозок и транспорта, присоединение к соответствующим международным конвенциям, открытие региональных коридоров для смешанных перевозок и разработку транспарентных, упрощенных и общих правил и стандартов, которые позволили активизировать диалог между частным и государственным секторами для устранения узких мест в различных сегментах сектора транзитных перевозок. Необходимо продолжать усилия для эффективного проведения в жизнь этих конструктивных реформ и обеспечения того, чтобы в рамках транспортных стратегий и программ, особенно тех, которые предполагают регулирование транспортных операций или сооружение новых крупных объектов инфраструктуры, в полной мере учитывались природоохранные аспекты и нужды развития с целью обеспечить устойчивое развитие на местном и глобальном уровнях. Международное сообщество, включая учреждения по вопросам финансирования и развития и страны-

доноры, должно оказывать более активную помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в этой связи;

8. *признаем* важную роль регионального сотрудничества и интеграции с участием развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и соседних стран транзита в деле эффективного и комплексного решения проблем трансграничной торговли и транзитных перевозок. В этом контексте мы особо приветствуем региональные инициативы, призванные способствовать развитию региональных сетей железнодорожных и автомобильных транзитных перевозок, такие как соглашения о создании Сети азиатских автомобильных дорог и Трансазиатской железнодорожной сети, краткосрочный план действий по созданию инфраструктуры, разработанный Новым партнерством в интересах развития Африки, Программа развития транспорта в странах Африки к югу от Сахары, Инициатива по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке, создание транспортного коридора «Европа — Кавказ — Азия», углубленное исследование, посвященное изучению состояния инфраструктуры африканских стран, в интересах инфраструктурного развития в Африке и Консорциум по созданию инфраструктуры в Африке;

9. *признаем также*, что международные конвенции по транспорту и транзитным перевозкам, а также региональные, субрегиональные и двусторонние соглашения, ратифицированные развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита, являются главными инструментами, при помощи которых можно обеспечить согласование, упрощение и стандартизацию правил и документации. Мы призываем и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита к эффективному осуществлению положений этих конвенций и соглашений;

Развитие и обслуживание инфраструктуры транзитных перевозок

10. *признаем*, что, несмотря на некоторые сдвиги к лучшему в развитии инфраструктуры транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, на пути создания жизнеспособных и предсказуемых систем транзитных перевозок стоят такие серьезные препятствия, как неадекватная и приходящая в негодность физическая инфраструктура железнодорожного и автомобильного транспорта, портов, внутренних водных путей, трубопроводов, воздушного транспорта и информационно-коммуникационных технологий во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, наряду со считанным числом унифицированных правил и процедур, малым объемом трансграничных инвестиций и низким уровнем активности частного сектора. Физические связи развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с региональной транспортной инфраструктурой оставляют желать много лучшего. Недостающие звенья в этой цепи — серьезная проблема, которой необходимо срочно уделить внимание;

11. *признаем также*, что создание инфраструктуры транзитных перевозок, в особенности включение недостающих звеньев в региональные сети, и модернизация и обслуживание существующих объектов играют ключевую роль в процессе достижения целей в области развития, согласованных на международном уровне, включая цели в области развития, поставленные в Декларации тысячелетия;

12. *призываем* развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита выделять больший процент государственных

капиталовложений на развитие и обслуживание инфраструктуры, которое в соответствующих случаях подкреплялось бы финансовой помощью и инвестициями со стороны доноров, международных финансовых учреждений и учреждений по оказанию помощи в области развития. Мы отмечаем, что следует также поощрять привлечение к этой работе частного сектора;

13. *подчеркиваем*, что развитие и модернизация объектов и служб транзитных перевозок должны стать частью общих стратегий развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и что поэтому страны-доноры должны принимать во внимание потребности, связанные с долгосрочной перестройкой экономики развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;

Международная торговля и содействие развитию торговли

14. *отмечаем*, что развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, были достигнуты некоторые успехи, пусть ограниченные и неровные, в сфере международной торговли;

15. *выражаем обеспокоенность* в связи с тем, что доля развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в мировой торговле товарами, как и прежде, невелика. Основу экономики большинства развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляет экспорт ограниченного числа сырьевых продуктов. Тот факт, что они по-прежнему остаются в стороне от международной торговой системы, не позволяет им в полной мере использовать торговлю как инструмент для достижения целей в области развития, поставленных в Декларации тысячелетия;

16. *с обеспокоенностью отмечаем*, что примерно треть всех развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, до сих пор не охвачена многосторонней торговой системой, основанной на четких правилах. В этой связи мы подчеркиваем, что необходимо еще больше ускорить процесс присоединения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита к Всемирной торговой организации. В этом контексте при присоединении к этой организации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита должен учитываться их индивидуальный уровень развития, в том числе особые нужды и проблемы, вызванные неблагоприятным географическим положением. Партнеры по деятельности в области развития должны оказывать помощь в этой связи;

17. *признаем*, что одной из главных причин маргинализации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в международной торговой системе являются высокие операционные издержки в торговле. В этой связи мы подчеркиваем необходимость того, чтобы на текущих переговорах по вопросам доступа на рынки сельскохозяйственных и несельскохозяйственных товаров было уделено особое внимание продуктам, представляющим особый интерес для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;

18. *подтверждаем*, что в соответствии с обязательствами, содержащимися в Дохинской декларации министров ⁷, в частности ее пунктами 13 и 16 и правилами Всемирной торговой организации, в ходе

⁷ A/C.2/56/7, приложение.

нынешних торговых переговоров следует уделять всемерное внимание потребностям и интересам развивающихся стран, включая страны, не имеющие выхода к морю и развивающиеся страны транзита;

19. *отмечаем*, что проходящие в рамках Всемирной торговой организации переговоры по содействию торговле, в частности по соответствующим статьям Генерального соглашения по тарифам и торговле, в частности статье V о свободе транзита, статье VIII о сборах и формальностях и статье X о транспарентности в соответствии с методами, изложенными в приложении D к решению Генерального совета Всемирной торговой организации от 1 августа 2004 года⁸, имеют особенно важное значение для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с тем чтобы содействовать более эффективному потоку товаров и услуг, а также повышению международной конкурентоспособности в результате снижения оперативных издержек. В этом контексте развивающимся странам и, особенно, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует предоставить техническую помощь;

20. *признаем*, что был достигнут определенный прогресс в отношении координации работы пограничных переходов, инвестиций в инфраструктуру, создания объектов для хранения товаров, нормативных рамок и других механизмов, которые благоприятствуют как развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, так и развивающимся странам транзита;

21. *признаем также*, однако, что во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита по-прежнему сохраняется большое число узких мест, связанных с содействием торговле. Необходимо в срочном порядке устранить эти узкие места. К ним относятся: непомерное количество документов, необходимых для оформления экспорта/импорта; умножение числа плановых и неплановых барьеров; отсутствие совмещенных пунктов пограничного контроля; излишний таможенный досмотр автоколонн; сложные и нестандартизованные процедуры таможенной очистки и досмотра; недостаточно широкое применение информационно-коммуникационных технологий; нетранспарентность торговых и таможенных законов, правил и процедур; отсутствие институционального потенциала и квалифицированных кадров; неразвитость логистических услуг; несовместимость транспортных систем и отсутствие конкуренции в секторе услуг по транзитным перевозкам; медленный прогресс в создании и/или усилении национальных комитетов по содействию развитию торговли и транспорта; и низкий уровень соблюдения положений международных конвенций о транзитных перевозках;

Меры международной поддержки

22. *отмечаем* расширение помощи в целях развития и меры по сокращению задолженности в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Однако мы отмечаем, что значительная часть официальной помощи в целях развития идет на оказание чрезвычайной и продовольственной помощи. В течение последних лет сумма ассигнований, выделяемых на содействие развитию транспорта, складских объектов и коммуникаций не изменилась, в то время как потребности в увеличении финансовой поддержки

⁸ Всемирная торговая организация, документ WT/L/579. Имеется на <http://docsonline.wto.org>.

в области строительства и поддержания инфраструктуры по-прежнему остаются реальными и неотложными. Несмотря на повышение эффективности Инициативы в отношении бедных стран с крупной задолженностью и Многосторонней инициативы по облегчению бремени задолженности, которые обеспечили сокращение задолженности некоторых развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, бремя задолженности по-прежнему остается непомерным для многих из этих стран;

23. *подчеркиваем* необходимость привлечения частных инвестиций, включая прямые иностранные инвестиции. Участие частного сектора на основе совместного финансирования может сыграть роль катализатора в этой области. Мы отмечаем, что, несмотря на увеличение потоков прямых иностранных инвестиций, участие частного сектора в развитии инфраструктуры по-прежнему имеет значительный потенциал;

24. *отмечаем* уделение все большего внимания и ресурсов по линии системы Организации Объединенных Наций и международных организаций на решение проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита. Мы с признательностью отмечаем прогресс, достигнутый в деле создания эффективных механизмов контроля с целью оценки прогресса в осуществлении Алматинской программы действий. Мы высоко ценим работу, осуществляемую Канцелярией Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам в деле разработки комплекса макроэкономических, торговых и транспортных показателей, Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана в разработке методологии учета времени/расходов и Всемирным банком в составлении индекса эффективности функционирования логистической цепочки и показателей деловой активности, которые обеспечивают количественные данные для измерения прогресса, и подчеркиваем, что необходимо и далее продолжать эти усилия;

Будущие меры по ускорению осуществления Алматинской программы действий

25. *призываем* развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита осуществить следующие меры для ускорения осуществления Алматинской программы действий:

a) содействовать извлечению уроков, связанных с существующими региональными инициативами в области инфраструктуры, которые имеют своей целью содействовать совместным инвестициям в трансграничную инфраструктуру;

b) укреплять и далее правовые рамки, регулирующие транзитные транспортные операции, в том числе путем всемерного и эффективного осуществления двусторонних, субрегиональных и региональных соглашений;

c) поощрять сотрудничество железнодорожных сетей с целью содействия работе сквозных поездов;

d) содействовать осуществлению дорожных транзитных операций путем согласования дорожных транзитных сборов, габаритов автотранспортных средств, предельной нагрузки на ось и общей массы автотранспортных средств, схем страхования транспортных средств третьей стороной и контрактов на перевозку товаров автодорожным транспортом;

e) эффективно осуществлять меры содействия торговле, в том числе внедрению региональных таможенных систем транзита, сокращению/сведению к минимуму числа торговых и транспортных документов, согласованию графиков работы на национальных границах, публикации транзитных процедур и сборов и налогов, межучрежденческой координации служб пограничного контроля и созданию портовых общин и поощрению их эффективной деятельности;

f) рассмотреть возможность обсуждения вопроса о создании беспешлинных зон в морских портах, где это еще не было сделано;

g) прилагать усилия с целью ликвидации практики таможенного досмотра автоколонн. В этих целях провести переговоры по взаимовыгодным соглашениям с целью внедрения системы утвержденных безопасных автотранспортных средств для транзитных операций и в тех случаях, когда досмотр необходим, обеспечить ежедневное проведение такого досмотра;

h) принять соответствующие и эффективные меры по наблюдению за органами пограничного контроля в дорожно-транспортных коридорах с целью сокращения числа контрольно-пропускных пунктов. В этой связи региональные комиссии должны оказать помощь развивающимся странам транзита в решении проблемы переключения транзитных товаров на национальные рынки;

i) улучшить объекты пограничной инфраструктуры и внедрить пограничную систему «одного окна»/«одной остановки» наряду с необходимыми программами наращивания потенциала;

j) в полной мере использовать имеющиеся информационно-коммуникационные технологии, с тем чтобы улучшить содействие торговле и облегчить обмен информацией между транспортными и торговыми субъектами;

k) расширить и углубить сотрудничество государственного и частного секторов и в этом контексте расширить платформы для диалога между государственным и частным секторами, в частности создать комитеты содействия торговле и перевозкам или комитеты по управлению коридорами;

l) мобилизовать адекватные инвестиции из всех источников, в том числе из частного сектора, для развития и эксплуатации транспортных сетей, а также для строительства отсутствующих элементов;

m) использовать, где это необходимо, взаимовыгодные партнерства государственного и частного секторов для обеспечения дополнительных финансовых ресурсов и модернизации технологических систем и систем управления;

n) оставаться в курсе перемен, происходящих в технологических системах и системах управления, которые оказывают воздействие на торговлю и перевозки. В этом контексте расширение потенциала по обработке контейнеров является неотложной задачей для многих морских портов;

o) рассмотреть назначение координатора, который будет отвечать за осуществление Алматинской программы действий и ее координацию на национальном уровне;

26. *приветствуем* предложение о создании в Улан-Баторе международного «мозгового треста» для повышения аналитического

потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, который необходим для максимального повышения эффективности наших согласованных усилий в деле эффективного осуществления международно согласованных положений, в частности Алматинской программы действий и целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия. В этой связи мы настоятельно призываем международные организации и страны-доноры оказать им содействие в реализации этой инициативы;

27. *призываем* доноров и многосторонние, региональные и финансовые учреждения и учреждения, действующие в области развития, предоставить развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита соответствующую значительную и хорошо координируемую техническую и финансовую помощь, в частности в виде грантов или льготных кредитов для осуществления Алматинской программы действий и, в частности, для строительства, эксплуатации и модернизации их транспортных, складских и других связанных с транзитом объектов, включая альтернативные маршруты и улучшение коммуникаций, с тем чтобы содействовать реализации субрегиональных, региональных и межрегиональных проектов и программ;

28. *призываем* партнеров в области развития эффективно осуществлять инициативы по оказанию помощи в интересах торговли, с тем чтобы оказать поддержку мерам по содействию торговле и технической помощи, связанной с торговлей, а также диверсификации экспортных продуктов путем создания мелких и средних предприятий и участия частного сектора в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю;

29. *призываем* международное сообщество активизировать усилия по обеспечению доступа и поощрению передачи технологий, связанных с транзитными транспортными системами, включая информационно-коммуникационные технологии;

30. *призываем также* далее активизировать сотрудничество Юг-Юг и трехстороннее сотрудничество с участием доноров, а также сотрудничество между субрегиональными и региональными организациями в целях поддержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита в деле всемерного и эффективного осуществления Алматинской программы действий;

31. *призываем* соответствующие организации системы Организации Объединенных Наций, региональные комиссии, Программу развития Организации Объединенных Наций и Конференцию Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и предлагаем другим международным организациям, включая Всемирный банк, региональные банки развития, Всемирную таможенную организацию, Всемирную торговую организацию, региональные организации экономической интеграции и другие соответствующие региональные и субрегиональные организации, включать Алматинскую программу действий в их соответствующие программы работы, принимая во внимание среднесрочный обзор, и призываем их продолжать, в зависимости от обстоятельств и с учетом их соответствующих мандатов, оказание их поддержки развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита, в частности путем улучшения координации и согласования программ технической помощи в области транзитного транспорта и содействия торговле. В частности, мы:

a) *призываем* Канцелярию Высокого Представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся

странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам продолжать обеспечивать координацию последующих мероприятий и эффективное наблюдение и отчетность за осуществлением Алматинской программы действий в соответствии с резолюцией 57/270 В Генеральной Ассамблеи от 23 июня 2003 года, с тем чтобы активизировать ее информационно-пропагандистские усилия по повышению международной осведомленности об Алматинской программе действий, а также в целях мобилизации ресурсов; и продолжить развитие сотрудничества с организациями системы Организации Объединенных Наций, с тем чтобы обеспечить своевременное и эффективное осуществление Программы действий;

b) призываем региональные комиссии продолжать активизировать их усилия по взаимодействию с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита, с тем чтобы создать комплексные региональные системы транзитного транспорта, согласовать нормативные требования и процедуры, касающиеся импорта/экспорта и транзита, с международными конвенциями и стандартами, содействовать созданию коридоров для смешанных перевозок, поощрять присоединение и более эффективно осуществлять международные конвенции по транзитному транспорту и оказывать содействие в создании национальных координационных механизмов в области содействия торговле и перевозкам и в совершенствовании планирования и создания недостающих объектов в региональных сетях инфраструктуры, особенно в Африке;

c) призываем Конференцию Организации Объединенных Наций по торговле и развитию продолжать укреплять ее техническую помощь в отношении инфраструктуры и услуг, механизмов транзитного транспорта, электронной торговли и содействия торговле, а также в ходе торговых переговоров с Всемирной торговой организацией и переговоров, касающихся доступа к ней. Отдел по делам стран Африки, наименее развитых стран и специальных программ должен в рамках его мандата усилить свою аналитическую работу и техническую помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию должна также разработать практические механизмы и пособия по инвестициям, а также определить передовой опыт, с тем чтобы оказать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, содействие в их усилиях по привлечению более крупного объема потоков прямых иностранных инвестиций;

d) призываем Программу развития Организации Объединенных Наций усилить ее программы по предоставлению технической помощи, связанной с торговлей и наращиванием потенциала в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;

e) предлагаем Всемирной торговой организации продолжать оказывать техническую помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, с тем чтобы усилить их потенциал по ведению переговоров;

f) предлагаем Всемирному банку продолжать уделять приоритетное внимание просьбам об оказании технической помощи в поддержку национальных и региональных усилий по поощрению эффективного использования имеющихся транспортных и транзитных объектов, включая использование информационных технологий и упрощение процедур и документации;

g) предлагаем Всемирной таможенной организации и другим соответствующим международным и региональным организациям продолжать активизировать осуществление программ технической помощи и наращивания потенциала в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита в областях таможенной реформы, упрощения и согласования процедур и правоприменения и соблюдения;

32. *предлагаем* Генеральной Ассамблее рассмотреть в соответствующее время вопрос о проведении окончательного обзора осуществления Алматинской программы действий в соответствии с ее пунктом 49.

*19-е пленарное заседание,
3 октября 2008 года*