



Distr.
GENERAL

A/54/529
5 November 1999
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

Пятьдесят четвертая сессия
Пункт 97(с) повестки дня
ВОПРОСЫ МАКРОЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ:
ТОРГОВЛЯ И РАЗВИТИЕ

КОНКРЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ В СВЯЗИ С ОСОБЫМИ НУЖДАМИ И ПРОБЛЕМАМИ
РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ

Записка Генерального секретаря

1. В своей резолюции 52/183 от 18 декабря 1997 года Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря совместно с Генеральным секретарем Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию подготовить доклад об осуществлении этой резолюции и представить его Совету по торговле и развитию и Генеральной Ассамблее на ее пятьдесят четвертой сессии.
2. Во исполнение этой просьбы Генеральный секретарь имеет честь препроводить настоящим Генеральной Ассамблее вышеупомянутый доклад.

**КОНКРЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ В СВЯЗИ С ОСОБЫМИ НУЖДАМИ И ПРОБЛЕМАМИ
РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ**

Доклад секретариата Конференции Организации Объединенных Наций
по торговле и развитию о ходе работы

СОДЕРЖАНИЕ

		<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
I.	ВВЕДЕНИЕ	1 - 4	4
II.	СОГЛАСОВАННЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ЧЕТВЕРТОГО СОВЕЩАНИЯ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ЭКСПЕРТОВ ИЗ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ, И РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН ТРАНЗИТА И ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ СТРАН-ДОНОРОВ И УЧРЕЖДЕНИЙ, ЗАНИМАЮЩИХСЯ ВОПРОСАМИ ФИНАНСИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ, СОСТОЯВШЕГОСЯ 24-26 АВГУСТА 1999 ГОДА В ЦЕНТРАЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ ...	5 - 20	5
	A. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита и глобальный рынок	5 - 7	5
	B. Проблемы, связанные с физической инфраструктурой	8	6
	C. Прочие проблемы, препятствующие снижению расходов на транзитные перевозки	9 - 10	6
	D. Последующие меры	11 - 20	7
III.	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ	21 - 39	10
	A. Обзор прогресса в развитии систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита	21	10
	B. Помощь в разработке и принятии двусторонних и региональных соглашений и договоренностей в области транзитных перевозок	22	10
	C. Модернизация процедур и реформа в таможенном секторе	23 - 30	10
	D. Система предварительного уведомления о передвижении грузов	31 - 35	12

СОДЕРЖАНИЕ (продолжение)

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
Е. Проект в области смешанных транзитных перевозок и упрощения процедур торговли в Непале	36 - 38	13
Ф. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов в Западной и Центральной Африке	39	14
IV. МЕРЫ, ПРИНЯТЫЕ ОТДЕЛЬНЫМИ СТРАНАМИ И МЕЖДУНАРОДНЫМИ И МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ В ИНТЕРЕСАХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ ...	40 - 49	14

1. ВВЕДЕНИЕ

1. В пункте 15 своей резолюции 52/183 от 18 декабря 1997 года Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря совместно с Генеральным секретарем Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) подготовить доклад об осуществлении этой резолюции и представить его Совету по торговле и развитию и Генеральной Ассамблее на ее пятьдесят четвертой сессии.

2. В пункте 6 указанной резолюции Генеральная Ассамблея приняла к сведению согласованные выводы и рекомендации, принятые на третьем Совещании правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, которое состоялось 18–20 июня 1997 года в Нью-Йорке¹. В пункте 11 резолюции Ассамблея просила Генерального секретаря созвать в 1999 году еще одно совещание правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, в том числе соответствующих региональных и субрегиональных экономических организаций и комиссий, для рассмотрения прогресса в создании транзитных систем, включая секторальные аспекты, а также издержек при транзитных перевозках с целью изучения возможностей выработки необходимых мер практической направленности. Четвертое Совещание было созвано под эгидой ЮНКТАД в Центральных учреждениях 24–26 августа 1999 года. Выводы и рекомендации, принятые на этом совещании, содержатся в разделе II настоящего доклада.

3. В пункте 13 этой же резолюции Генеральная Ассамблея с признательностью отметила вклад ЮНКТАД в разработку международных мер для решения особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и настоятельно призвала Конференцию, среди прочего, постоянно следить за развитием объектов, учреждений и служб транзитно-транспортной инфраструктуры, контролировать осуществление согласованных мер, сотрудничать в осуществлении всех соответствующих инициатив, включая инициативы частного сектора и неправительственных организаций, и выступать в роли координационного центра при рассмотрении межрегиональных вопросов, затрагивающих развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. В пункте 14 резолюции Ассамблея предложила Генеральному секретарю в консультации с Генеральным секретарем ЮНКТАД принять соответствующие меры по эффективному осуществлению деятельности, предусмотренной в этой резолюции. Соответствующие мероприятия, осуществлявшиеся в последнее время ЮНКТАД в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, перечислены в разделе III настоящего доклада.

4. В пункте 4 резолюции Генеральная Ассамблея призвала развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и соседствующие с ними страны транзита активизировать их усилия в области сотрудничества, а в пункте 10 Ассамблея предложила странам-донорам и многосторонним финансовым учреждениям оказывать этим странам соответствующую финансовую и техническую помощь. В соответствии с этим Генеральный секретарь ЮНКТАД просил соответствующие страны и учреждения представить ему информацию о мерах, принятых ими в этой связи. Эта информация вкратце приводится в разделе IV настоящего доклада.

II. СОГЛАСОВАННЫЕ ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ЧЕТВЕРТОГО СОВЕЩАНИЯ
ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ ЭКСПЕРТОВ ИЗ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН,
НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ, И РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН
ТРАНЗИТА
И ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ СТРАН-ДОНОРОВ И УЧРЕЖДЕНИЙ,
ЗАНИМАЮЩИХСЯ
ВОПРОСАМИ ФИНАНСИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ, СОСТОЯВШЕГОСЯ
24-26 АВГУСТА 1999 ГОДА В ЦЕНТРАЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ

A. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся
страны транзита и глобальный рынок

5. Перспективы в области торговли и развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран, более половины которых относятся также к категории наименее развитых, зависят, в частности, от усилий по снижению нынешней высокой стоимости транзитных перевозок и предложению оперативных и надежных услуг на мировых рынках. Хотя в последнее время в этой области наметился некоторый прогресс в большинстве стран, не имеющих выхода к морю, и соседних с ними стран транзита, проблемы в области систем транзитных перевозок по-прежнему сохраняются. Расходы на транзитные перевозки в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита являются высокими по ряду причин, включая:

а) недостаточное развитие физической инфраструктуры и/или плохое ее обслуживание;

б) широкий круг препятствий нематериального характера, таких, как нерациональное использование активов, слабое и неэффективное управление транспортном, обременительные и несовместимые процедуры, устаревшие финансовые, нормативные и организационные системы, перекосы в торговле и отсутствие надлежащего уровня безопасности, которые часто сопровождаются весьма высокими тарифами для пользователей;

с) трудности и ограничения, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита в развитии и обслуживании физической инфраструктуры транспорта и в устранении других барьеров, для чего требуются весьма значительные объемы инвестиций, во многих случаях превышающие финансовые возможности этих стран.

6. Большинство стран транзита сами относятся к категории развивающихся или даже наименее развитых стран, сталкивающихся с серьезными экономическими проблемами, включая недостаточный уровень развития инфраструктуры. Указанные выше факторы сводят на нет или ограничивают потенциальные выгоды от либерализации доступа к рынкам и препятствуют активному участию развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в международной торговле.

7. Вместе с тем по мере дальнейшего развития международной торговли и увеличения инвестиционных и финансовых потоков существенными темпами все более очевидной становится необходимость создания комплексной, гибкой, оперативной, эффективной с точки зрения затрат и безопасной для окружающей среды национальной и международной системы транспорта и связи. В некоторых случаях повышение качества услуг с точки зрения оперативности, надежности и гибкости можно использовать для увеличения доли на рынке успешных транспортных предприятий или оправдания повышения цен, получая, таким образом, дополнительные доходы при снижении реальной стоимости транспортных услуг для населения. В других случаях либерализация рынка транспортных услуг может способствовать расширению выбора и повышению качества таких услуг

при снижении фактических транспортных издержек и, таким образом, значительном снижении реальной стоимости для населения. В то же время во многих регионах государство играет важнейшую роль в развитии и обслуживании транспортной инфраструктуры. Расходы на наземные транзитные перевозки определяются рядом факторов, включая профиль местности, климатические условия и т.д., которые различаются между регионами и субрегионами. Любые усилия по решению проблем, связанных с уровнем и структурой этих расходов, должны основываться на более углубленных исследованиях и анализе положения в конкретных регионах, а конкурентоспособные транспортные системы должны разрабатываться между соответствующими развивающимися странами транзита и развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, в ходе взаимных консультаций.

В. Проблемы, связанные с физической инфраструктурой

8. Для перевозки транзитных грузов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, необходима надлежащая транспортная инфраструктура на их собственной территории, а также на территории соседних стран транзита. Трудности в налаживании и/или поддержании эффективного транспортного обслуживания в этих странах часто осложняются топографическими и климатическими условиями, а также нередко небольшим объемом грузовых перевозок по сравнению с соответствующими инвестициями, что означает низкую рентабельность. Этим объясняется настоятельная необходимость в государственных инвестициях в таких странах при поддержке международного сообщества, которому предлагается рассмотреть вопрос об оказании содействия национальным усилиям в следующих во многих случаях важнейших областях транзитных перевозок:

- a) восстановление существующих и создание новых портовых сооружений;
- b) модернизация мощностей по обработке грузов и существующих аэропортов;
- c) восстановление и улучшение состояния дорог и мостов;
- d) восстановление и модернизация железнодорожной инфраструктуры;
- e) завершение создания недостающих звеньев в железнодорожных сетях соответствующих стран; и
- f) укрепление потенциала для эффективного и рационального управления этими объектами и услугами, включая создание и совершенствование информационных систем на транспорте.

С. Прочие проблемы, препятствующие снижению расходов на транзитные перевозки

9. Согласование, упрощение и стандартизация процедур и документации в области транзитных перевозок играют важнейшую роль в деле совершенствования транзитных систем. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита, которые существенно пересмотрели свою практику управления торговлей и транспортом в этом отношении, смогли добиться значительного снижения их общих транспортных расходов. Эти успехи следует развивать путем облегчения доступа малоимущих к открывшимся в данной связи новым возможностям для экономического развития. Достигнутое повышение эффективности побудило такие страны пойти на еще более крупномасштабные программы реформ, предусматривающие, в частности:

- a) дальнейшее упрощение, согласование и стандартизацию процедур и документации в области транзитных перевозок, включая совершенствование систем таможенного транзита;
- b) эффективное функционирование пограничных станций, включая создание единых пограничных станций для совместного досмотра;
- c) укрепление и расширение таможенных и транспортных информационных систем.

10. Могут быть использованы следующие методы для повышения эффективности осуществления таких программ по облегчению транзитных перевозок:

- a) проведение в соответствующих случаях реформ политики;
- b) принятие законодательства для их претворения в соответствующие нормативные положения;
- c) институциональные реформы;
- d) мобилизация финансовых и людских ресурсов в поддержку их осуществления; и
- e) готовность осуществлять и координировать преобразования на устойчивой основе и приверженность таким преобразованиям.

D. Последующие меры

11. В то время как самим развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита предлагается принять необходимые меры для осуществления программ, упомянутых в пункте 9 выше, международному сообществу доноров, включая финансовые учреждения и учреждения по вопросам развития, предлагается рассмотреть вопрос о том, чтобы уделять первостепенное внимание программам по устранению таких трудностей и, соответственно, увеличить оказываемую финансовую и техническую поддержку.

12. В целях улучшения координации деятельности в вопросах транзитных перевозок Совещание предлагает странам, через которые проходят транзитные пути, рассмотреть вопрос о заключении двусторонних или субрегиональных межправительственных соглашений по различным аспектам транзитных перевозок. Следует и впредь поощрять присоединение развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита к международным конвенциям, касающимся транзитных перевозок. Нужно использовать региональные форумы и межправительственные соглашения для облегчения и укрепления механизмов транзитных перевозок грузов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

13. Руководящим органам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита следует в рамках взаимных консультаций определить и принять меры по снижению стоимости транзитных перевозок, и в этой связи они могут обратиться за помощью к международному сообществу и ЮНКТАД в подготовке по просьбе соответствующих государств технико-экономических обоснований и исследований по изучению конкретных условий в регионе/субрегионе. Такие исследования могут включать, например, анализ:

- a) имеющихся узких мест, которые необходимо ликвидировать, на определенных транзитных коридорах и требуемых для этого инвестиций и изменений в институциональной структуре и нормативной базе;

b) (в тех случаях, когда это возможно) изменений в расходах на транзитные перевозки и показателях, характеризующих задержки в доставке грузов, на протяжении последних лет и ожидаемых тенденций в ближайшие несколько лет;

c) (в тех случаях, когда это возможно) нынешних расходов и показателей, характеризующих задержки в доставке грузов, на конкретных крупных транспортных коридорах, которые можно сравнить с показателями оптимальной практики на маршрутах сопоставимой протяженности и аналогичного рельефа в других развивающихся и развитых странах.

14. Двустороннее, субрегиональное и региональное экономическое сотрудничество является эффективной основой для совершенствования систем транзитных перевозок. В соответствующих случаях секретариаты региональных организаций и административные органы транзитно-транспортных коридоров играют важную роль в деле контроля и оказания помощи государствам - членам таких организаций в области осуществления согласованных мер и политики. Международному сообществу доноров предлагается принять меры для укрепления возможностей этих секретариатов и других механизмов регионального сотрудничества путем расширения финансовой и технической поддержки.

15. Настоящее Совещание, которое позволило собраться вместе экспертам из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита различных регионов и субрегионов, а также представителям стран транзита и стран-доноров, в значительной мере способствовало углубленному анализу вопросов транзитных перевозок с национальной и региональной точек зрения и обмену опытом, накопленным в отношении оптимальной практики. Оно также подчеркнуло необходимость принятия конкретных мер всеми соответствующими странами и обеспечения более широкой поддержки со стороны доноров. Совещание рекомендует Генеральной Ассамблее рассмотреть на ее пятьдесят четвертой сессии вопрос о созыве в 2001 году пятого Совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития. В этой связи в ходе Совещания было высказано предложение по проведению совещания министров по вопросам транзитных перевозок в целях уделения надлежащего внимания проблемам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Это предложение следует рассмотреть на следующем Совещании правительственных экспертов в 2001 году. Кроме того, было высказано мнение о том, что потребуются провести надлежащую подготовительную работу, включая консультации с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита, которая должна принести ощутимые результаты, если планируется провести такое совещание.

16. ЮНКТАД должна содействовать осуществлению указанных выше рекомендаций и положений Глобальных рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и донорами (см. TD/B/42(1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7, приложение I). Проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита необходимо должным образом учитывать в ходе подготовки десятой сессии ЮНКТАД (ЮНКТАД X), третьей Конференции Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, межправительственного мероприятия высокого уровня по проблематике финансирования развития и других соответствующих межправительственных совещаний и конференций.

17. В рамках программ технического сотрудничества ЮНКТАД, включая автоматизированную систему ввода, контроля и обработки таможенных данных (АСТД), систему предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС) и программу центров по вопросам торговли, которые вносят важный вклад в улучшение транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и соседних с ними странах транзита, необходимо по-прежнему уделять надлежащее внимание этой группе стран, в особенности регионам, которые пока еще не охвачены такими программами. ЮНКТАД должна также провести новые тематические исследования по просьбе заинтересованных государств по вопросам, касающимся организации перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, и представить соответствующие доклады на следующем Совещании. В этом контексте следует изучить также вопросы, касающиеся воздушного транспорта, включая воздушные транспортные коридоры и физические барьеры.

18. В соответствии с пунктом 14 резолюции 52/183 Генеральной Ассамблеи и пунктом 3 резолюции 53/171 Ассамблеи от 15 декабря 1998 года Совещание предложило Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций в консультации с Генеральным секретарем ЮНКТАД обеспечить выделение определенных ресурсов в рамках ассигнований бюро Специального координатора ЮНКТАД по наименее развитым, не имеющим выхода к морю и островным развивающимся странам, с тем чтобы оно имело возможность эффективно осуществлять свой мандат по дальнейшему оказанию поддержки развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита.

19. В соответствии с пунктом 10 резолюции 52/183 и пунктом 4 резолюции 53/171 Генеральной Ассамблеи сообществу доноров предлагается на основе партнерства с заинтересованными странами оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита соответствующую финансовую и техническую помощь в виде безвозмездных субсидий и льготных займов на цели строительства, технического обслуживания и улучшения их транспортных, складских и других объектов, связанных с транзитными перевозками, включая альтернативные маршруты и совершенствование системы связи, и содействовать осуществлению субрегиональных, региональных и межрегиональных проектов и программ.

20. Совещание с глубокой признательностью отметило щедрый финансовый вклад, внесенный правительством Японии в организацию нынешнего Совещания. Этот вклад сделал возможным участие в Совещании национальных экспертов из не имеющих выхода к морю развивающихся стран и приглашенных экспертов-докладчиков, которые в значительной мере способствовали проведению содержательных прений и достижению конструктивных итогов Совещания.

III. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КОНФЕРЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

A. Обзор прогресса в развитии систем транзитных перевозок

в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю,
и развивающихся странах транзита

21. С тем чтобы облегчить рассмотрение прогресса в развитии систем транзитных перевозок на вышеупомянутом Совещании правительственных экспертов, ЮНКТАД подготовила всесторонние региональные и субрегиональные аналитические исследования, в которых освещаются последние изменения в секторе транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита и содержатся рекомендации в отношении будущих действий². В этих исследованиях описываются программы, осуществляемые с целью улучшения систем транзитных перевозок, с заострением внимания на влиянии, которое оказывают процедуры транзитных перевозок и требования к соответствующей документации на транспортные расходы. В них освещаются также новые инициативы отдельных стран в области транзитных перевозок. На основе результатов этих исследований, а также материалов, представленных региональными экономическими комиссиями, был подготовлен обзорный документ для совещания (TD/B/LDC/AC.1/13).

В. Помощь в разработке и принятии двусторонних и региональных
соглашений и договоренностей в области транзитных перевозок

22. В рамках работы по улучшению правовых рамок для систем транзитных перевозок секретариат ЮНКТАД удовлетворял поступающие от государств-членов запросы об оказании помощи в разработке и принятии двусторонних и региональных соглашений и договоренностей в области транзитных перевозок. Проект рамочного соглашения о транзитных перевозках, подготовленный для стран Центральной Азии, был согласован и подписан государствами - членами Организации по экономическому сотрудничеству в Алма-Ате 9 мая 1998 года. Кроме того, в соответствии с Улан-Баторским меморандумом о взаимопонимании, принятом на Субрегиональном консультативном совещании стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита Северо-Восточной Азии 22 мая 1997 года, секретариат ЮНКТАД представил на рассмотрение правительств Китая, Монголии и Российской Федерации проект рамочного соглашения о транзитных перевозках.

С. Модернизация процедур и реформа в таможенном секторе

23. Эффективные таможенные процедуры в значительной мере способствуют быстрой обработке и таможенной очистке транзитных грузов. В тех случаях, когда соседние страны используют аналогичные или совместимые таможенные системы, позволяющие упростить обмен информацией и дополнительно сократить различные задержки, можно ожидать получения значительных выгод.

24. В 1997 году 126 экспертов, представлявших 76 стран, два органа Организации Объединенных Наций, семь межправительственных организаций и семь неправительственных организаций, приняли участие в совещании по использованию информационных технологий для повышения эффективности систем транзитных перевозок. В ходе этого совещания эксперты пришли к выводу о том, что ЮНКТАД следует разработать в рамках ее автоматизированной системы ввода, контроля и обработки таможенных данных (АСТД) специальный модуль для транзитных перевозок, который должен охватывать все функции таможенного контроля за транзитными грузами от начала до завершения транзитной перевозки, включая в соответствующих случаях процедуры освобождения предоставленного обеспечения. Это должно привести к созданию комплексной системы управления информацией, содействующей облегчению законных автомобильных перевозок, сокращению очередей и борьбе с мошенничеством.

25. В этой связи ЮНКТАД разработала модуль "МОДТРС" для управления процедурами таможенного транзита, который был включен в новую версию АСТД++ и с середины 1999 года распространяется среди всех стран - пользователей АСТД++.

26. Программное обеспечение АСТД++ включает следующие компоненты:

- а) базу данных для обработки большого объема операционных данных, связанных с транзитными перевозками, и обеспечения полноты представляемой информации;
- б) телекоммуникационную сеть для передачи этих данных в те пункты, где они необходимы, и обеспечения доступности соответствующей информации;
- в) селективный модуль для анализа степени риска и выявления сомнительных операций с целью обеспечения достоверности и точности информации.

27. Эта система по контролю за транзитными перевозками включает процедуру применения книжки международных дорожных перевозок (МДП), используемую более 40 странами в Европе и Азии, а также применение документов транзитной перевозки "Т", основанных на едином административном документе (ЕАД & Т1). Последние широко используются в Европе как в рамках Соглашения об общих процедурах транзитных перевозок, так и самостоятельно. Система охватывает также и другие виды транзитных операций, такие, как таможенная очистка до прибытия груза (процедура предварительного оформления) и получение разрешения на экспорт.

28. Секретариат ЮНКТАД работает также в тесном взаимодействии с Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) над разработкой модуля по управлению операциями с применением книжки МДП и интеграции процедуры "Safe TIR" МСАТ в систему АСТД. Между двумя организациями осуществлялась координация функционального анализа в полном соответствии с Таможенной конвенцией о международных грузовых перевозках по книжкам МДП от 4 ноября 1975 года³.

29. Существующий модуль представляет собой первый шаг к созданию комплексной системы, позволяющей расширить функциональный и географический охват системы на другие регионы и страны.

30. Проекты АСТД осуществляются в настоящее время или уже были завершены в более чем 70 странах всего мира, включая 14 стран, не имеющих выхода к морю, а также 15 стран транзита. Разработка АСТД финансировалась за счет взносов правительств Дании, Германии, Испании, Италии, Норвегии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Франции, Швейцарии, Швеции, Японии, а также ПРООН, Европейского союза, Всемирного банка, Карибского банка развития и Межамериканского банка развития.

D. Система предварительного уведомления о передвижении грузов

31. Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС) представляет собой логистическую информационную систему, призванную повысить эффективность перевозок благодаря слежению за передвижением транспортного оборудования на всех видах транспорта (включая железнодорожный, автомобильный и озерный/речной транспорт) и в местах их стыковки (в портах и на внутренних таможенных складах) и заблаговременному получению информации о прибытии груза. АКИС позволяет государственным и частным операторам перевозок и вспомогательным службам получать в реальном масштабе времени достоверную информацию о транспортных операциях, такую, как информация о местонахождении грузов и транспортного оборудования, и тем самым повышать эффективность повседневного процесса управления и принятия решений. Кроме того, эта система регулярно рассчитывает показатели результативности, позволяющие руководящим органам принимать меры по устранению недостатков и обеспечению полного использования существующей инфраструктуры и провозной способности оборудования.

32. После внедрения на национальном и субрегиональном уровнях система АКИС позволяет получать информацию для макроэкономического планирования с целью формирования оптимальной структуры распределения перевозок между различными видами транспорта. Она может играть важную роль в развитии торговых связей и укреплении процесса субрегиональной интеграции, позволяя операторам перевозок обмениваться важнейшей информацией, необходимой для повышения эффективности их деятельности, и, таким образом, сокращения расходов и времени транспортировки грузов по транспортным коридорам, причем этот поток информации охватывает различные виды транспорта и пункты их стыковки и различные страны.

33. За последние два года система АКИС была частично или в полном объеме установлена в следующих странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита:

а) **"Порт трекер"**: в настоящее время осуществляется установка модулей "Харбор мастер" и "Гейт пасс" в портах Tema, Гана, Момбаса, Кения, и Дар-эс-Салам, Объединенная Республика Танзания;

б) **"Рейл трекер"**: по просьбе пользователей гораздо более значительные усилия и ресурсы были направлены на разработку и применение модуля АКИС, касающегося железнодорожных перевозок. Благодаря этому подходу в настоящее время осуществляется контроль за движением грузов и подвижного состава на железнодорожных сетях Бангладеш, Буркина-Фасо и Кот-д'Ивуара, Камеруна, Демократической Республики Конго, Ганы, Кении, Мали и Сенегала, Судана, Уганды и Объединенной Республики Танзании и Замбии. На железных дорогах Ганы в настоящее время пока осуществляется контроль за движением лишь подвижного состава.

34. Как независимые эксперты, так и сами пользователи подтвердили следующие выгоды, получаемые железными дорогами от применения модуля АКИС "Рейл трекер":

а) в настоящее время персонал, занимающийся управлением движением, и другой управленческий персонал получает исчерпывающую информацию в реальном времени. Эти данные включают такую информацию, как местонахождение вагонов в сети, число неисправных вагонов, число вагонов, загруженных на период более трех дней, и число вагонов в мастерских;

б) теперь можно быстро получать еженедельные/ежемесячные сводки для различных звеньев управления в рамках администрации железных дорог. Сюда входит такая информация, как еженедельные данные о погрузке, данные по отдельным клиентам и товарам, данные о среднем потреблении топлива на локомотиво-километр и время нахождения состава в пути;

с) резко улучшилось положение в области информирования клиентов. В прошлом для того, чтобы сообщить клиенту о местонахождении его вагона, требовалось от четырех до пяти дней; в настоящее время эта информация может быть предоставлена моментально;

д) было отмечено существенное улучшение показателей оборачиваемости вагонов, наличия вагонов и среднего времени, затрачиваемого на ремонт, платы за аренду вагона и т.д.;

е) в тех случаях, когда сети связаны между собой, оперативное управление железными дорогами страны транзита и страны, не имеющей выхода к морю, интегрировано в единую систему, что облегчает осуществление транзитных перевозок.

35. В значительной своей части финансирование для АКИС предоставлялось Европейской комиссией. В прошлом финансирование осуществлялось также по линии ПРООН, Всемирного банка и немецких и французских учреждений по вопросам развития.

Е. Проект в области смешанных транзитных перевозок и упрощения процедур торговли в Непале

36. В марте 1998 года ЮНКТАД и правительство Непала подписали соглашение о проекте технической помощи ЮНКТАД с целью оказания содействия развитию торговли и транспортного сектора Непала путем устранения недостатков в его транспортной системе и механизмах торговли. В соглашении предусматривается, что ЮНКТАД будет осуществлять в течение трех лет компоненты проекта, касающиеся укрепления институционального потенциала, включая:

- а) техническую помощь/подготовку кадров по вопросам упрощения процедур торговли;
- б) установление системы АСТД; и
- с) установление системы АКИС.

37. Техническая помощь ЮНКТАД, объем которой оценивается приблизительно в 3 млн. долл. США, представляет собой часть крупного проекта по развитию инфраструктуры (стоимостью, по оценкам, 28,5 млн. долл. США), финансируемого Всемирным банком. Этот проект планируется завершить к концу 2001 года.

38. Техническая помощь ЮНКТАД в области упрощения процедур торговли в Непале включает оказание содействия транспортно-экспедиторскому сектору страны, обновление транспортного законодательства и приведение в соответствие с современными требованиями положений, касающихся страхования перевозок "от двери до двери", а также рационализацию процедур и сокращение и упрощение торговой и транспортной документации. В 1996 году на основных таможенных пунктах страны началось внедрение системы АСТД, и этот процесс предполагается завершить в 2000 году с введением в эксплуатацию нового внутреннего таможенного вклада в Биргандже. Параллельно с этой работой будет налажено слежение за движением контейнеров между Калькуттой и тремя пограничными станциями благодаря использованию специальной версии АКИС, в которой будет учтен тот факт, что значительная часть наземных перевозок будет по-прежнему осуществляться по железной дороге.

Ф. Перевозка скоропортящихся пищевых продуктов в Западной и Центральной Африке

39. В 1998 году ЮНКТАД и Комитет связи по содействию развитию экспорта тропических фруктов и несезонных овощей из государств Африки, Карибского бассейна и Тихоокеанского региона подписали меморандум о договоренности, предусматривающий оказание технического содействия в области логистического обслуживания и подготовки кадров. В рамках этого меморандума ЮНКТАД приняла участие в организации и проведении двух рабочих совещаний (в Котону в октябре 1998 года и в Уагадугу в марте 1999 года). В ходе этих рабочих совещаний были выявлены потребности в подготовке кадров и сделаны рекомендации в отношении управления экспортными поставками свежей продукции, отправляемой морским и воздушным транспортом из стран Западной и Центральной Африки, в том числе из Буркина-Фасо и Мали, не имеющих выхода к морю.

IV. МЕРЫ, ПРИНЯТЫЕ ОТДЕЛЬНЫМИ СТРАНАМИ И МЕЖДУНАРОДНЫМИ И МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ В ИНТЕРЕСАХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ

40. Краткий обзор информации, представленной развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита, а также другими странами и международными организациями, о мерах по улучшению систем транзитных перевозок содержится в документе TD/B/LDC/AC.1/14. Дополнительная информация о деятельности отдельных стран и межправительственных организаций была представлена в выступлениях в ходе Совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития.

41. Полученная информация включает описание осуществляемых в настоящее время или планируемых национальных программ по улучшению систем транзитных перевозок. Хотя при наличии более подробных сведений можно было бы сделать более значимые выводы, полученная информация позволяет составить достаточно точное представление об основных событиях, проблемах, политике и деятельности в области транзитных перевозок на национальном, субрегиональном и международном уровнях.

42. В полученной информации подчеркивается, что особое значение для повышения эффективности работы систем транзитных перевозок имеет развитие железнодорожного и автомобильного транспорта. Важным вопросом для большинства развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита остается развитие физической инфраструктуры, и эти страны продолжают осуществлять крупные инвестиции в развитие своей инфраструктуры при наличии финансовых ресурсов. Основными источниками таких инвестиций (в форме безвозмездной помощи или льготных кредитов) являются их партнеры по процессу развития, и прежде всего региональные банки развития, Всемирный банк, Европейский союз и Япония. Был достигнут прогресс в секторальных аспектах транзитных перевозок, и в частности в развитии морских и внутренних портов и в обеспечении большей безопасности воздушных перевозок. В целях расширения консенсуса по различным аспектам транзитных перевозок и более глубокого понимания этих вопросов на национальном и субрегиональном уровнях было организовано большое число рабочих совещаний как для государственных должностных лиц, так и для деловых кругов, которые проводились в основном международными организациями.

43. Хотя члены Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) направляют определенные ресурсы на развитие систем транзитных перевозок, их финансовая помощь и зарубежные инвестиции в транспортный сектор являются недостаточными с учетом того, что большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и соседствующих с ними стран

транзита имеют относительно слаборазвитую физическую инфраструктуру. Из всего объема официальной помощи на цели развития, предоставленной членами ОЭСР в 1997 году, на нужды сектора транспорта и связи развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в среднем было выделено лишь 9 процентов, хотя эта доля в разных странах значительно варьируется.

44. В последнее время несколько стран начали проводить политику и принимать меры для поощрения более широкого участия частного сектора в транзитных перевозках и для либерализации сектора транспортных услуг. Как ожидается, такие меры улучшат коммерческую жизнеспособность сектора транзитных перевозок, позволят повысить качество услуг и добиться снижения издержек для потребителя.

45. Важнейшую роль в улучшении систем транзитных перевозок играет унификация, упрощение и стандартизация процедур и документации в области транзитных перевозок. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита, которые в этой связи существенно пересмотрели свою практику управления торговыми и транспортными операциями, удалось добиться ощутимого снижения общих транспортных расходов.

46. Транзитные перевозки значительно облегчаются благодаря двусторонним и региональным соглашениям и договоренностям, в которых устанавливаются принципы и методы, регулирующие развитие инфраструктуры транзитных перевозок, вопросы оперативного управления и эксплуатации, а также транзитные процедуры. С 1997 года в области транзитных перевозок был подписан ряд важных двусторонних соглашений. Их эффективное осуществление позволит еще больше сократить задержки в доставке транзитных грузов, вызываемые физическими и другими барьерами. Кроме того, важным средством развития механизмов сотрудничества выступают региональные соглашения о транзитных перевозках, заключаемые в контексте региональной интеграции. Вместе с тем во многих случаях осуществление таких соглашений и договоренностей по-прежнему оставляет желать лучшего, что обусловлено отсутствием эффективных контрольных и правоприменительных механизмов или отсутствием политической воли у их участников.

47. На многостороннем уровне уже действует большое число конвенций в области транзитных перевозок, в которых устанавливаются принципы создания и развития эффективных и надежных систем транзитных перевозок. Процесс присоединения к этим конвенциям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита пока идет медленно, хотя такие региональные экономические комиссии,

как Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана и Европейская экономическая комиссия, прилагают целенаправленные усилия в целях более эффективного выполнения этих конвенций.

48. Средства, необходимые для создания и обеспечения эффективной работы системы транзитных перевозок, нередко настолько велики, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита не могут справиться с этой колоссальной задачей без надлежащей поддержки международного сообщества доноров в виде консультативной помощи, технических услуг и финансовых ресурсов.

49. Хотя большинство международных финансовых и экономических организаций не имеют специальных программ для удовлетворения особых потребностей и решения особых проблем внутриконтинентальных развивающихся стран как категории, большинство этих стран могут претендовать на участие в их программах льготных кредитов, поскольку они входят в число беднейших стран. Транспортные издержки являются одним из факторов, определяющих эффективность внешней торговли любой страны. В этой связи необходимо расширить возможности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для эффективного участия в глобализующейся мировой экономике и международной торговой системе посредством расширения их доступа к рынкам, передачи технологии и размещения иностранных инвестиций, а также через развитие людских ресурсов и укрепление институциональной базы.

Примечания

¹ TD/B/44/7.

² "Review of progress in the developments of transit transport systems in North-East Asia" (UNCTAD/LDC/100); "Review of progress in the developments of transit transport systems in Southern Africa" (UNCTAD/LDC/101); "Review of progress in the developments of transit transport systems in West and Central Africa" (UNCTAD/LDC/102); "Review of progress in the developments of transit transport systems in Eastern Africa" (UNCTAD/LDC/103); "Selected transport and trade data: landlocked developing countries" (UNCTAD/LDC/104); "Trade and transport facilitation: case study on Mongolia" (UNCTAD/LDC/105).

³ United Nations, Treaty Series, Vol. 1079, No. 16510.