



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
10 October 2001
Russian
Original: English

Пятьдесят шестая сессия

Пункт 95(а) 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 54/199 от 22 декабря 1999 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 шестой сессии.
2. В соответствии с этой просьбой Генеральный секретарь имеет честь представить вышеупомянутый доклад Генеральной Ассамблее.

* Примечание, испрашиваемое согласно резолюции 54/248 Генеральной Ассамблеи, в настоящий документ не включено.

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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1–5	3
II. Согласованные выводы и рекомендации пятого Совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, проходившего в Центральных учреждениях с 30 июля по 3 августа 2001 года	6–29	4
A. Транспортные издержки, экспорт и устойчивое развитие	6–9	4
B. Развитие инфраструктуры	10–13	5
C. Содействие торговле и транзитным перевозкам в целях снижения стоимости и повышения эффективности транзитных операций	14–19	6
D. Последующие действия	20–29	8
III. Деятельность Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию	30–52	10
A. Обзор результатов разработки транзитных систем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита	30–40	10
B. Меры по техническому сотрудничеству	41–52	13
Приложение. Системы транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита: последние изменения и предложения относительно будущих действий — Доклад секретариата ЮНКТАД		18

I. Введение

1. В пункте 16 своей резолюции 54/199 Генеральная Ассамблея обратилась к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой совместно с Генеральным секретарем Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) подготовить доклад об осуществлении указанной резолюции и представить его Совету по торговле и развитию на его сорок восьмой сессии и Генеральной Ассамблее на ее пятьдесят шестой сессии. Настоящий доклад был подготовлен по этой просьбе.

2. В пункте 2 той же резолюции Генеральная Ассамблея приветствовала согласованные выводы и рекомендации, принятые на четвертом 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, состоявшегося в Нью-Йорке 24-26 августа 1999 года. В пунктах 11 и 12 этой резолюции Генеральная Ассамблея обратилась к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой созвать в 2001 году еще одно совещание правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, чтобы рассмотреть прогресс в создании систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и рассмотреть внесенное на четвертом Совещании в 1999 году предложение о созыве в 2003 году совещания на уровне министров по вопросам транзитных перевозок, с тем чтобы обратить соответствующее внимание на проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Пятое совещание прошло под эгидой ЮНКТАД с 30 июля по 3 августа 2001 года в штаб-квартире Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке. Согласованные выводы и рекомендации этого совещания приводятся в разделе II ниже.

3. В пункте 14 этой 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 ЮНКТАД, среди прочего, постоянно следить за объектами инфраструктуры, учреждений и служб транзитного транспорта, контролировать осуществление согласованных мер, сотрудничать в осуществлении всех соответствующих инициатив, включая инициативы частного сектора и неправительственных организаций, и выступать в роли координационного центра при решении межрегиональных вопросов, касающихся развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В пункте 15 Генеральная Ассамблея предложила Генеральному секретарю ЮНКТАД принять соответствующие меры по эффективному осуществлению деятельности, предусмотренной в этой резолюции. Последние меры ЮНКТАД, принятые в этом отношении от имени развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, излагаются в разделе III настоящего доклада.

4. В пункте 5 резолюции Генеральная Ассамблея призвала развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и соседние с ними страны транзита совместно осуществлять меры по дальнейшему укреплению соглашений. В пункте 8 резолюции странам-донорам, Программе развития Организации

Объединенных Наций (ПРООН) и многосторонним финансовым учреждениям предлагается оказывать этим странам соответствующую финансовую и техническую помощь.

5. В пункте 13 к Генеральному секретарю ЮНКТАД обращена просьба изыскивать добровольные взносы для обеспечения участия представителей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита в пятом 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. Он призвал страны-доноры и соответствующие финансовые учреждения оказать финансовую помощь в вышеуказанных целях. В ответ на эту просьбу правительство Японии сделало щедрый финансовый взнос, который позволил экспертам из столиц развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и приглашенным экспертам участвовать в совещании.

II. Согласованные выводы и рекомендации пятого Совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, проходившего в Центральных учреждениях с 30 июля по 3 августа 2001 года

A. Транспортные издержки, экспорт и устойчивое развитие

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

7. Большинство стран транзита сами являются развивающимися странами и сталкиваются с серьезными экономическими проблемами, включая отсутствие надлежащей инфраструктуры транзитных перевозок.

8. На Совещании было подчеркнуто важное значение транспорта в целом для процесса развития и в частности для стимулирования внутренней, региональной и международной торговли, которая существенно способствует достижению цели искоренения нищеты. Слабая инфраструктура и отсутствие надлежащей нормативной базы обуславливают неэффективность транспортных

услуг, что влечет за собой рост транспортных издержек, а это — один из серьезных факторов, препятствующих расширению торговли, повышению конкурентоспособности и, следовательно, устойчивому развитию во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. Создание целостной национальной, региональной и международной транспортной сети в сочетании с эффективными транспортными услугами необходимо для стимулирования экономической активности, создания производственных зон в отдельных странах и их увязки с национальными, региональными и международными рынками.

9. Правительствам следует уделять транспортному сектору первоочередное внимание, разрабатывая и совершенствуя свою политику в этой области таким образом, чтобы она способствовала привлечению инвестиций в инфраструктуру и соответствующую сферу услуг. В этом контексте для повышения качества транспортных и транзитных услуг важное значение имеет участие частного сектора, в том числе на основе партнерских отношений между государственными и частными структурами.

В. Развитие инфраструктуры

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

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

деятельности и программ, включая проекты в области создания транспортной инфраструктуры и в смежных областях.

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

13. В заключение участники Совещания призвали:

- i) остановить текущую тенденцию к сокращению объема ОПР и частного финансирования на цели развития транспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита;
- ii) обеспечить финансовую и техническую помощь со стороны стран-доноров, ПРООН и многосторонних финансовых учреждений и учреждений, занимающихся вопросами развития, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в форме безвозмездных или льготных ссуд на цели строительства, эксплуатации и совершенствования их транспортных, складских и других связанных с транзитными перевозками объектов;
- iii) ускорить осуществление реформ в транспортном секторе и других смежных службах, включая поддержку либерализации транспортного сектора, а также более широкое вовлечение частного сектора в предоставление транспортных услуг;
- iv) более активно вовлекать соответствующих субъектов в планирование и выбор проектов создания инфраструктур;
- v) целенаправленно финансировать создание отсутствующих элементов транзитных коридоров;
- vi) принять региональные инициативы по оказанию поддержки многострановым проектам и более глубокой региональной интеграции;
- vii) совершенствовать управление службами инфраструктуры путем укрепления деловой дисциплины и создания конкурентных рынков;
- viii) применять целостный подход к решению проблем транспорта с учетом соображений, касающихся физической структуры, стратегии, процедур, а также институциональных соображений.

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

14. Необходимо обеспечить согласование транзитных процедур с физическим передвижением, чтобы гарантировать беспрепятственное перемещение товаров через страны транзита. Сложные формальности, многочисленные требования в

отношении документации и различия в процедурах и оформлении документации в разных странах — все это важные источники дополнительных издержек, которых вполне можно избежать, равно как и неэффективности транзитных перевозок. Меры по содействию, которые призваны упростить, упорядочить и согласовать процедуры, являются средством повышения качества транзита и исключения многих издержек в транзитных системах, которых можно избежать, особенно косвенных транзитных издержек, таких, как административные расходы, возникающие при организации транзитных операций и задержке поставок, а также издержки хранения.

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

16. Доступ к морю и выход из него должны обеспечиваться в соответствии с двусторонними, региональными и международными соглашениями и конвенциями.

17. Многие страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита согласились с тем, что меняющаяся структура транзитной торговли требует создания более эффективных институциональных механизмов на национальном и региональном уровнях. Важным свидетельством этих перемен является более широкое участие частного сектора. Хотя партнерство между государственным и частным секторами расширяется, этот процесс еще только налаживается и, прежде чем он станет повсеместным, ему требуется поддержка со стороны международного сообщества.

18. Изменяющийся характер транзитной торговли требует совершенствования знаний и навыков тех, кто задействован в процессе разработки стратегии, тех, кто выполняет функции регулирования, и тех, кто отвечает за повседневные операции, посредством профессиональной подготовки, включая непрерывное обучение имеющих специалистов. Региональное сотрудничество в области транзитных перевозок, предусматривающее принятие общих правил и технических стандартов, требует от правительств и частного сектора новых мер и действий, которые призваны обеспечить выполнение различных обязательств.

19. В заключение участники Совещания призвали:

- i) укрепить и ускорить практическое сотрудничество в области транзитных перевозок на основе двусторонних и/или региональных соглашений и договоренностей в соответствии с международными конвенциями;

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

D. Последующие действия

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

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

22. Реформы нормативных и институциональных систем, осуществленные в целях модернизации и повышения эффективности функционирования систем транзитных перевозок на национальном и региональном уровнях, должны и дальше осуществляться в соответствующих развивающихся странах, не

имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. Международное сообщество должно оказывать поддержку этим усилиям.

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

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

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

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

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

сектора. В этой связи участники Совещания приветствовали щедрое предложение правительства Казахстана принять у себя это совещание.

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

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

III. Деятельность Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

A. Обзор результатов разработки транзитных систем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита

30. Чтобы облегчить обзор результатов в разработке систем транзитных перевозок развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, ЮНКТАД провел аналитические исследования с целью определить последние изменения в секторе транзитных перевозок и внесла предложения на будущее. Результаты исследований были вынесены на рассмотрение следующих межправительственных совещаний:

- пятьдесят пятая сессия Генеральной Ассамблеи, сентябрь 2000 года¹;
- третья Конференция Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, май 2000 года²;
- пятое Совещание правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, июль 2001 года³;
- сорок восьмая сессия Совета по торговле и развитию, октябрь 2001 года⁴;

¹ Транзитные транспортные системы в государствах Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, и соседних странах транзита (A/55/320).

² Концептуальный документ по транспорту.

³ Система транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита: последние изменения и предложения относительно будущих действий TD/B/LDC/AC.1/17; Review of progress in the development of transit transport systems in South-East Asia (UNCTAD/LDC/110); Infrastructure development in landlocked and transit developing countries: Foreign aid, private investment and transport cost burden of landlocked developing countries (UNCTAD/LDC/112); Review of recent progress in the development of transit transport systems in Latin America (UNCTAD/LDC/114); Review of progress in the development of transit transport systems in Eastern and Southern Africa (UNCTAD/LDC/115).

⁴ Конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (TD/B/48/13).

- пятьдесят шестая сессия Генеральной Ассамблеи, сентябрь 2001 года⁵.

31. В исследованиях подчеркивается важность транспорта для процесса развития в целом и для содействия национальной, региональной и международной торговле в частности. Аналитические исследования подтвердили, что слабая инфраструктура и неэффективные транзитные операции вызывают высокие транспортные расходы и являются серьезным тормозом для расширения торговли и устойчивого развития во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. В исследованиях указывается, что развитие объединенной, сельской, национальной и международной транспортной сети имеет решающее значение для стимулирования экономической активности, открытия доступа к производственным районам в отдельных странах и их связи с национальными, региональными и международными рынками.

32. Данные, использованные в исследованиях, показывают, что, хотя установленные после Уругвайского раунда тарифы наиболее благоприятствуемой нации для крупных рынков развитых стран (Соединенные Штаты, Канада, Европейский союз и Япония) составляют приблизительно 3,7%, средняя стоимость транспортировки экспортных товаров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в три раза выше (около 14,1%), а стоимость транспортных расходов для развивающихся стран как группы вдвое выше (около 8,6%). Отрицательно сказывается на развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и высокая стоимость их импорта. Грубое представление о связанных со стоимостью транзита убытках, которые несут развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, дает статистика платежного баланса, которая показывает стоимость фрахта как соотношение величины расходов, страховки и фрахта (сиф). В 1995 году расходы на фрахт составляли около 4,4% от объема импорта сиф развивающихся стран. Но для развивающихся стран Западной Африки, не имеющих выхода к морю, они составляли около 24,6%; Восточной Африки — около 16,7%, а Латинской Америки — около 14,6%. Расходы на фрахт выборки стран, не имеющих выхода к морю, превышали расходы на фрахт всех стран, расположенных на соответствующих континентах, на 6-11%⁶.

33. Кроме того, с усилением конкурентной борьбы на крупных рынках, вынуждающей предприятия приспосабливаться к системам синхронизированного цикла производства и управления, важное стратегическое значение стали также приобретать гибкость, быстрота и надежность при поставке товаров: гибкость потому, что транспортная логистика должна быть способна адаптироваться к изменениям потребительского спроса и непредвиденным обстоятельствам; быстрота потому, что скорость, с которой проводятся транспортные операции, сокращает срок связывания продукции, а следовательно, и капитала; и надежность потому, что она снижает риск срыва поставок или распределения товаров и тем самым сокращает потребность в создании страховочных/буферных запасов.

34. Отсутствие выхода к морю, усугубленное удаленностью или изоляцией от мировых рынков, высокой стоимостью и рисками транзитных перевозок,

⁵ Настоящий доклад.

⁶ См. приложение к настоящему докладу.

по-прежнему серьезно ограничивает социально-экономическое развитие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в целом. Им не удалось в полной мере воспользоваться преимуществами новых торговых и инвестиционных возможностей, предоставляемых процессам либерализации. Им нужна более серьезная помощь, позволяющая эффективно и с выгодой для себя интегрироваться в мировую экономику.

35. Эффективная стратегия совершенствования систем транзитных перевозок требует, в первую очередь, осуществления действий на субрегиональном уровне, поскольку сотрудничество между странами, не имеющими выхода к морю, и соседними с ними странами транзита имеет решающее значение для эффективного решения многих проблем транзита. Чтобы быть устойчивым, это сотрудничество должно стимулироваться на основе взаимной заинтересованности как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита. Меры по совершенствованию систем транзитных перевозок должны быть направлены не просто на движение грузов; их целью должно быть развитие эффективных, гибких и хорошо управляемых систем транзита, нацеленных на удовлетворение требований экспортеров и импортеров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.

36. Эффективные нормативные рамки и создание благоприятных условий являются необходимым предварительным условием развития инфраструктуры. В 90-х годах общий объем официальной помощи в целях развития (ОПР), выделявшийся на осуществление инфраструктурных проектов в развивающихся странах, сократился вполтину, главным образом в результате резкого увеличения частных ассигнований. В нескольких крупных развивающихся странах, в частности в секторах телекоммуникаций и энергетики, приток частных капиталов более чем компенсировал сокращение ОПР, но для большинства развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита сокращение ОПР не было компенсировано притоком частных капиталов. Эти страны продолжают испытывать существенную нехватку средств, особенно если принять во внимание прогнозируемый рост численности населения и ускорение урбанизации. Кроме того, эти страны нуждаются в существенном увеличении инвестиций, чтобы просто сохранять статус кво. Развитие инфраструктуры, в том числе улучшение имеющихся активов, требует уровня финансирования, превышающего объем средств, которыми располагают многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита. По оценкам Всемирного банка, только одна Африка нуждается ежегодно в инвестировании в инфраструктуру 18 млрд. долл. Поэтому необходимо обратить вспять тенденцию к сокращению внешнего финансирования, особенно ОПР.

37. В исследованиях подчеркивается также необходимость обратить внимание на нефизические препятствия, которые подрывают конкурентоспособность стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита, на снижение высоких тарифов фрахта и на меры по созданию и укреплению торговых и профессиональных транспортных ассоциаций на национальном и региональном уровнях. С этой целью следует укрепить потенциал правительств и региональных учреждений в области проведения реформ,

включающих дальнейшее упрощение, гармонизацию и стандартизацию транзитных процедур и документации.

38. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита согласились также с тем, что меняющаяся структура транзитной торговли требует принятия более эффективных организационных мер на национальном и региональном уровне. Важным проявлением таких перемен стало расширение участия частного сектора. Хотя сотрудничество между государственным и частным сектором расширяется, этот процесс все еще находится на начальном этапе и нуждается в поддержке со стороны международного сообщества, прежде чем он приобретет всеобщий характер.

39. Кроме того, меняющийся характер транзитной торговли требует совершенствования знаний и повышения квалификации тех, кто занимается разработкой политики, связан с функциями регулирования, а также тех, кто отвечает за осуществление повседневных операций, путем их обучения, в том числе повышения квалификации имеющих специалистов. Региональное сотрудничество в области транзитного транспорта, сопряженное с принятием общих правил и технических стандартов, требует от правительств и частного сектора принятия новых мер, направленных на осуществление различных обязательств.

40. В заключение эксперты подчеркнули, что, хотя развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита в первую очередь отвечают за осуществление рекомендованных мер, международному сообществу следует оказать поддержку национальным, двусторонним и субрегиональным проектам для развития инфраструктуры и транзитного транспорта, в том числе направленным на создание пограничных пунктов с комплексным оформлением грузов в одном месте. С этой целью международному сообществу следует совершенствовать имеющиеся методы финансирования и переходить к использованию новых методов, таких, как софинансирование, межбанковские займы и гарантии.

V. Меры по техническому сотрудничеству

1. Оказание помощи в разработке или заключении двусторонних или региональных соглашений или договоренностей в области транзитного транспорта

41. ЮНКТАД предоставила материальную и организационную поддержку первому и второму переговорным совещаниям по рассмотрению проекта рамочного соглашения о транзитных перевозках между Китаем, Монголией и Российской Федерацией, проведенным в мае 2000 года и январе 2001 года, соответственно. Третье совещание намечено провести в октябре 2001 года.

42. Рамочное соглашение о транзитных перевозках заложит основу для создания прочной субрегиональной нормативной базы, которая сделает транзитные операции в Северо-Восточной Азии более эффективными и рентабельными, стимулируя тем самым внешнюю торговлю в субрегионе и способствуя его экономическому росту. Рамочное соглашение о транзитных перевозках рассматривается как рамочное, поскольку предполагает проведение

переговоров по приложениям, которые станут неотъемлемой частью самого соглашения. Как указывается в соответствующих статьях, таких, как статьи 7 и 8, переговоры по приложениям и их согласование будут проведены на более позднем этапе и будут посвящены техническим вопросам, таким, как таможенные процедуры, размеры и максимальный вес транспортных средств.

43. Заинтересованные правительства не раз с благодарностью отзывались о поддержке ЮНКТАД. В письме на имя Генерального секретаря ЮНКТАД (май 2001 года) Администратор ПРООН назвал вышеуказанные переговоры «одним из наиболее успешных проектов», финансируемых ПРООН.

2. Консультативное совещание развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и соседних с ними стран транзита

44. По просьбе Лаосской Народно-Демократической Республики ЮНКТАД провела в декабре 2000 года во Вьентьяне групповое консультативное совещание между Лаосской Народно-Демократической Республикой и соседними ей странами транзита, а также представителями стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития. Подспорьем при обсуждении вопросов на совещании стал подготовленный ЮНКТАД справочный документ «Review of progress in the development of transit transport systems in South-East Asia» (UNCTAD/LDC/110). Совещание утвердило план действий по совершенствованию систем транзитных перевозок Лаосской Народно-Демократической Республики (см. UNCTAD/LDC/Misc.53). Участники совещания поблагодарили ПРООН и ЮНКТАД за спонсирование работы такой консультативной группы.

3. Информационные технологии, предназначенные для повышения эффективности систем транзитных перевозок

а) Таможенный транзит

45. Отсутствие эффективного контроля за оборудованием транспорта и перевозимыми транзитом грузами подрывает механизмы транзитных перевозок. Учитывая это, в 1997 году при содействии Комиссии по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию было проведено совещание экспертов. Совещание обратилось к ЮНКТАД с просьбой разработать компьютеризированную систему для процедур транзитных перевозок. В результате этого совещания экспертов в 1999 году был разработан новый модуль программного обеспечения АСТД++ для управления процедурами таможенного транзита. Экспериментальный вариант этого модуля, названный транзитным модулем (МОДТРС), был выпущен для практических испытаний в отдельных странах-пользователях в апреле 1999 года, а полный операционный модуль был включен в версию 1.15 программного обеспечения и разослан всем странам-пользователям. Этот модуль обрабатывает три транзитных документа, а именно: транзитную форму (Т1), книжку МДП и первоначальную процедуру идентификации (ФИП). Он пригоден для всех форм транзитных перевозок, определенных в Киотской конвенции, и распространяется на перевозки из:

- пограничного пункта въезда во внутритерриториальный пункт (импортные транзитные перевозки);

- пограничного пункта въезда в пограничный пункт выезда (сквозные транзитные перевозки);
- внутритерриториального пункта в пограничный пункт выезда (экспортные транзитные перевозки);
- внутритерриториального пункта в другой внутритерриториальный пункт (внутренние транзитные перевозки).

46. Три документа различны и имеют особые характеристики, но ко всем применим следующим принцип: система позволяет получать данные участникам торговых операций, использующим модуль ДТИ, и/или таможенникам. После проверки достоверности документа сообщение автоматически передается в адрес назначения с использованием соответствующего программного обеспечения АСТД, А ++ ГАТЕ (Глобальный доступ АСТД к обеспечению эффективности торговли), через национальную телекоммуникационную сеть. Это сообщение информирует адресата о том, что груз должен поступить в определенный срок. Когда груз приходит в пункт назначения, переданное сообщение отзывается, операция завершается и сброшенное сообщение автоматически высвечивается у отправителя. Такая функциональность дает таможенникам полную и своевременную информацию обо всех операциях.

47. Модуль удовлетворительно работает в общенациональных масштабах и недавно был усилен новыми функциями, такими, как перенаправление (изменение адресата в пункте назначения). Поскольку таможенники получают заранее полную и своевременную информацию обо всех операциях, нет необходимости переключивания в офисе адресата; время на обработку на границе резко сокращается, и это облегчает торговлю. Система технически разработана так, что допускает расширение в будущем, позволяющее охватывать международные операции, связанные с транзитными перевозками (обмен данными о сообщениях между странами).

в) Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС)

48. 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 благодаря заблаговременному получению информации о прибытии груза. АКИС дает операторам перевозок в реальном масштабе времени достоверную информацию о транспортных операциях, такую, как информация о местонахождении грузов и транспортного оборудования, и тем самым повышает эффективность повседневного процесса управления и принятия решений. Выгоды, получаемые железными дорогами от применения модуля АКИС «Рейл трекер», включают:

- 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;

- 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;
- резко улучшилось положение в области информирования клиентов по сравнению с бумажными информационными системами, которым требовалось от четырех до пяти дней, чтобы сообщить клиенту о местонахождении его вагона, тогда как теперь информация предоставляется в режиме реального времени.

с) Информационные системы по дорожному движению в Объединенной Республике Танзании и Замбии

49. ЮНКТАД оказывает помощь Объединенной Республике Танзании и Замбии в реализации обязательства Сообщества по вопросам развития юга Африки (САДК) по созданию информационных систем по дорожному движению. В требовании речь идет о том, что

- государства-члены разрабатывают сопоставимые национальные информационные системы по дорожному движению в дополнение к управлению и укреплению своих национальных и региональных систем по дорожному движению и по качеству дорожного движения;
- информационные системы по дорожному движению содержат информацию, среди прочего, о регистрации транспортного средства и выдаче номеров, прохождении экзаменов водителями и профессиональными водителями, нарушениях правил дорожного движения и наказаниях за них и дорожно-транспортных происшествиях.

50. Кроме того, системы, принятые в каждой стране, должны быть способны сноситься друг с другом, чтобы упростить правоприменение законов. Ряд стран, в том числе Ботсвана, Лесото, Малави, Намибия, Южная Африка и Зимбабве, уже ввели или вводят в действие компьютеризированные системы регистрации транспортных средств и выдачи водительских прав. В целом преимущества использования компьютеризированных систем в увязке с документами, обладающими встроенными характеристиками безопасности, включают:

- точные и обновленные картотеки;
- значительное сокращение возможности подделок;
- улучшенные возможности сбора поступлений.

4. Проект многопрофильных транзитных перевозок и упрощения торговли в Непале

51. ЮНКТАД осуществляет проект технической помощи правительству Непала, призванный стимулировать развитие секторов торговли и транспорта (проект NEP/97/A53). Этот проект, финансируемый правительством за счет займа Всемирного банка, представляет собой существенную помощь в

обеспечении наиболее эффективного использования строительства трех внутритерриториальных складов таможенной очистки вдоль индийской границы. К числу основных мероприятий, предусмотренных проектом, относится запуск АСОТД и АКИС и создание соответствующих правовых и коммерческих условий для эффективных транспортных операций. Учитывая это, была сделана рекомендация по ходу ведущихся между Непалом и Индией переговоров относительно пересмотра договора о транзитных перевозках.

52. При возобновлении договора о транзитных перевозках между правительством Непала и правительством Индии (декабрь 1998 года) специалистам, занимающимся проектом, было предложено подготовить замечания. Было предложено:

- включить в него соглашение 1996 года о контейнерных перевозках;
- учесть изменения характера транзитной торговли;
- отразить изменения, которые могут несколько упростить таможенный контроль транзитных грузов;
- включить в него международные рекомендации, касающиеся транзитных перевозок;
- принимая во внимание три предшествующие пункта, упростить требования и процедуры таможенного контроля транзита.

Приложение

Системы транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита: последние изменения и предложения относительно будущих действий

Доклад секретариата ЮНКТАД**

Содержание

	<i>П</i>	<i>Стр.</i>
Введение		20
I. Транспортные издержки, конкурентоспособность и развитие экспорта		20
А. Влияние высокой стоимости международных перевозок		20
В. Влияние неэффективных и ненадежных систем транзитных перевозок на конкурентоспособность и динамику экспорта		26
II. Снижение реальных издержек и повышение эффективности транзитных перевозок		27
А. Развитие транспортной инфраструктуры		27
1. Транзитные перевозки железнодорожным транспортом		29
2. Транзитные перевозки автомобильным транспортом		30
3. Морские порты		31
4. Воздушный транспорт		31
5. Телекоммуникационные системы		32
6. Трубопроводный транспорт		33
7. Приток ОПР и частных инвестиций в инфраструктуру развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита		33
В. Устранение барьеров нефизического характера на пути повышения эффективности использования имеющихся систем транзитных перевозок		36
1. Нормативная база		36
2. Институциональные механизмы		40
3. Дерегулирование, либерализация, приватизация и конкуренция		40
III. Проблемы и возможности в области дальнейшего совершенствования систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита		41
А. Меры на национальном и региональном уровнях		41
1. Условия транзитных перевозок		41

* Ранее был издан в качестве документа TD/B/LDC/AC.1/17.

2.	Нормативная база	42
3.	Институциональные механизмы	43
4.	Укрепление кадрового потенциала	44
5.	Развитие инфраструктуры	44
В.	Меры на международном уровне	47
Приложение	.....	50

Введение

1. В пункте 11 своей резолюции 54/199 от 22 декабря 1999 года Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря Организации Объединенных Наций созвать в 2001 году еще одно совещание правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, в том числе соответствующих региональных и субрегиональных экономических организаций и комиссий, для рассмотрения прогресса в создании транзитных систем, включая рассмотрение в соответствии с резолюцией 54/199 Генеральной Ассамблеи внесенного на предыдущем совещании в 1999 году предложения о созыве в 2003 году совещания на уровне министров по вопросам транзитных перевозок, с тем чтобы обратить соответствующее внимание на проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.

2. В настоящем докладе рассматриваются проблемы и возможности в области совершенствования систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. Доклад состоит из трех глав. В главе I анализируется взаимосвязь между транспортными издержками, конкурентоспособностью и развитием экспорта и делается вывод о том, что эти переменные настолько тесно взаимосвязаны, что странам, находящимся в невыгодном географическом положении, в частности развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, приходится нести дополнительные расходы, связанные с высокой стоимостью транспортировки их экспортных товаров на внешние рынки. В главе II рассматриваются основные изменения и тенденции в области совершенствования систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. В ней говорится, в частности, о повышении роли частного капитала в развитии физической инфраструктуры. Хотя в некоторых развивающихся странах частные инвестиции с лихвой компенсировали сокращение объема официальной помощи в целях развития (ОПР), направляемой на развитие инфраструктуры, этого нельзя сказать о многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. Частный капитал мог бы сыграть более важную роль и в этих странах, если бы удалось предпринять более активные усилия по развитию новых форм и механизмов финансирования. В главе III описываются некоторые из этих механизмов. В ней сформулирован настоятельный призыв к международному сообществу оказать поддержку в создании таких механизмов и увеличить объем ОПР в целях удовлетворения финансовых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

I. Транспортные издержки, конкурентоспособность и развитие экспорта

A. Влияние высокой стоимости международных перевозок

3. В прошлом транспортные издержки в какой-то мере отходили на второй план на фоне более значительного коммерческого бремени высоких тарифных и нетарифных барьеров. Однако эти времена проходят, поскольку после

выполнения решений Уругвайского раунда тарифы для стран, пользующихся режимом наиболее благоприятствуемой нации (НБН) на рынках ведущих развитых стран (Соединенные Штаты, Канада, Европейский союз и Япония), составят около 3,7%, тогда как средние расходы, связанные с транспортировкой экспортных товаров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляют около 14,1% (по сравнению с 8,6% для развивающихся стран в целом).

4. Если согласно положениям Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) таможенные тарифы должны быть едиными для всех с учетом принципа НБН, то издержки, связанные с международной перевозкой одних и тех же товаров, могут значительно варьироваться по странам. Как видно из таблицы 1, в 1995 году доли транспортных и страховых платежей в общем объеме экспорта товаров и услуг составляли: для развивающихся стран в целом — 8,6%, для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, — 4,1%, для наименее развитых стран — 17,2%, а для наименее развитых стран, которые к тому же не имеют выхода к морю, — 47,1%. Причем за средними цифрами, приведенными в таблице 1, скрываются значительные различия между отдельными странами (показатель транспортных издержек колеблется от менее чем 8% у Ботсваны до более чем 35% у Мали).

Таблица 1.

Транспортные и страховые платежи в процентах к общему объему экспорта товаров и услуг стран, не имеющих выхода к морю, 1997 год (или последний год, за который имеются данные)

Страна	Транспортные и страховые платежи (в млн. долл. США)	Общий объем экспорта товаров и услуг (в млн. долл. США)	Доля транспортных и страховых платежей в общем объеме экспорта (%)
Афганистан ^a	92,1	260,5	35,4
Армения	103,1	330,2	31,2
Азербайджан	114,7	1 150,1	10,0
Бутан	..	..	..
Боливия	284,4	1 413,8	20,1
Ботсвана	229,6	3 030,0	7,6
Буркина-Фасо ^b	70,4	271,9	25,9
Бурунди	22,9	96,1	23,8
Центральноафриканская Республика ^b	58,7	179,0	32,8
Чад ^b	98,5	190,1	51,8
Казахстан	391,9	7 741,2	5,1
Кыргызстан	104,0	675,8	15,4
Эфиопия	239,6	979,0	24,5
Лаосская Народно-Демократическая Республика	50,0	424,1	11,8
Лесото	43,3	283,0	15,3
Малави ^b	213,7	384,8	55,5
Мали	229,0	643,6	35,6
Монголия	73,3	621,2	11,8
Непал	62,2	1 279,5	4,9
Нигер ^c	92,5	321,4	28,8
Парагвай	472,1	4 535,0	10,4
Руанда	69,8	144,3	48,4
Свазиленд	30,4	1 084,6	2,8
Таджикистан	..	..	..
Бывшая югославская Республика Македония	175,2	1 329,7	13,2
Туркменистан	164,8	1 045,9	15,8
Уганда	268,8	757,2	35,5
Узбекистан	..	..	..

Страна	Транспортные и страховые платежи (в млн. долл. США)	Общий объем экспорта товаров и услуг (в млн. долл. США)	Доля транспортных и страховых платежей в общем объеме экспорта (%)
Замбия ^d	215,5	1 255,2	17,2
Зимбабве ^b	379,3	2 344,3	16,2
Страны, не имеющие выхода к морю ^c	3 706,0	26 314,0	14,1
Наименее развитые страны ^c	4 276,6	24 839,5	17,2
Развивающиеся страны ^c	109 054,6	1 268 580,9	8,6

Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе IMF, Balance of Payments Statistics 2000 (CD-ROM).

Примечание: ^a 1989 год; ^b 1994 год; ^c 1995 год; ^d 1991 год.

5. В целом высокий уровень международных транспортных издержек, которые несут развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, объясняется тем, что при поставке их товаров на экспорт возникают дополнительные расходы в странах транзита (расходы, связанные с таможенной очисткой, дорожные сборы и т.д.)⁷. Однако есть и другие факторы, объясняющие различия в транспортных издержках между развивающимися странами. К ним относятся в первую очередь: структура экспорта (см. таблицу В приложения) (чем выше стоимость экспортных товаров, тем ниже доля транспортных издержек); доля региональной торговли в общем объеме внешнеторгового оборота (чем она выше, тем ниже средний уровень транспортных издержек, учитывая меньшие расстояния, на которые перевозятся товары в рамках региональной торговли (см. таблицу А приложения); и неодинаковая эффективность систем транзитных перевозок (см. пункты 8 и 9 ниже).

6. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, несут дополнительные издержки и при импорте товаров и услуг. Некоторое представление о неблагоприятном влиянии таких издержек, связанных с высокой стоимостью транзита, дает статистика платежных балансов, показывающая долю транспортных расходов в цене сиф импортных товаров. Так, в 1995 году для развитых стран этот показатель составлял 4,4% (см. таблицу 2), а для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, — 24,6% (Западная Африка), 16,7% (Восточная Африка) и 14,6% (Латинская Америка). Транспортные расходы выборки стран, не имеющих выхода к морю, в процентах к общей стоимости их импорта превышали аналогичный показатель для всех стран соответствующих континентов на 6-11 процентных пунктов.

⁷ Улучшение систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита: вопросы для рассмотрения. Доклад секретариата ЮНКТАД. TD/B/LDC/AC.1/13 (1999 год).

Таблица 2.

**Транспортные и страховые платежи в процентах
к стоимости импорта (сиф) по отдельным группам стран**

		1985 год	1990 год	1995 год	1997 год
1	Страны мира в целом	4,6	5,5	4,4	4,1
2	Развитые страны с рыночной экономикой	3,8	4,2	3,5	3,4
3	Развивающиеся страны в целом, в том числе:	7,7	11,2	7,4	6,5
	Африка	11,3	10,6	11,3	10,0
	Америка	6,7	12,8	6,4	5,6
	Азия	7,7	11,2	7,4	6,5
4	Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в том числе:	14,8	15,8	10,7	..
	Восточная Африка ^a	17,9	20,2	16,7	14,6
	Южная часть Африки ^b	12,5	11,5	9,9	..
	Западная Африка ^c	30,0	30,2	24,6	..
	Латинская Америка ^d	16,4	18,5	14,6	11,4
	Европа ^e	–	–	–	8,3
	Азия ^f	3,3	9,3	8,1	4,2
	Страны СНГ ^g	–	–	6,0	9,6
5	Наименее развитые страны	13,8	14,6	12,5	..

Источник: Расчеты ЮНКТАД на основе IMF, Balance of Payments Statistics 2000 (CD-ROM).

Примечание: Отсутствуют данные по Афганистану, Бутану, Таджикистану и Узбекистану.

^a Бурунди, Руанда, Уганда и Эфиопия.

^b Ботсвана, Замбия, Зимбабве, Лесото, Малави и Свазиленд.

^c Буркина-Фасо, Мали, Нигер, Центральноафриканская Республика и Чад.

^d Боливия и Парагвай.

^e Бывшая югославская Республика Македония.

^f Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия и Непал.

^g Азербайджан, Армения, Казахстан, Кыргызстан и Туркменистан.

7. Высокая доля транспортных расходов в стоимости импорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, взвинчивает в этих странах цены не только на потребительские товары, но и на топливо, средства производства и промежуточную продукцию, что увеличивает внутренние издержки производства в сельском хозяйстве и промышленности. Поэтому значительное сокращение транспортной составляющей в стоимости их импорта не только способствовало бы увеличению покупательной способности этих стран, но и стимулировало бы их внутреннее производство, облегчив усилия по его диверсификации и повышению конкурентоспособности экспортных товаров.

8. Результаты проводившихся в последние 30 лет исследований ясно свидетельствуют о существовании прямой причинно-следственной связи между наличием надлежащих транспортных систем и возможностями для развития за счет расширения торговли, а также о зависимости степени участия стран в глобальной торговой системе от уровня развития транспортного

сектора⁸. Эти эмпирические исследования, касающиеся влияния мер по совершенствованию систем транзитных перевозок на торговые потоки, в настоящее время дополняются эконометрическими моделями, используемыми, в частности, для расчета эластичности торговли по транспортным издержкам.

9. В одном из последних эконометрических исследований Всемирного банка⁹ рассматриваются факторы, влияющие на транспортные расходы стран, не имеющих выхода к морю, в сравнении с прибрежными странами. По оценкам, у типичной страны, не имеющей выхода к морю, транспортные расходы на 50% больше, а объем торговли на 60% меньше, чем у типичной прибрежной страны, что во многом определяет различия в уровнях доходов этих стран. В исследовании подчеркивается, что важное значение для преодоления таких различий имеют инвестиции в инфраструктуру. В нем показана зависимость транспортных расходов как от географического фактора (расстояния и границы), так и от уровня развития и качества транспортной и коммуникационной инфраструктуры (включая собственно инфраструктуру и эффективность ее использования). Согласно приведенным в исследовании оценкам, показатель эластичности торговли по транспортным издержкам является высоким — около -3, что означает, что при увеличении транспортных расходов на 10 процентных пунктов объем торговли сокращается примерно на 20%. Поэтому меры по совершенствованию инфраструктуры в странах, не имеющих выхода к морю, и соседних с ними странах транзита могут дать впечатляющие результаты: например, если страна, не имеющая выхода к морю, перемещается с уровня 75-го перцентиля в статистическом распределении качества инфраструктуры между всеми странами, включенными в соответствующую выборку, на уровень 25-го перцентиля, ее дополнительные транспортные издержки, связанные с отсутствием выхода к морю, сокращаются наполовину, а объем торговли увеличивается более чем в два раза.

10. Для многих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита участие в международной торговле предполагает использование как морского, так и наземного транспорта. Услуги наземного транспорта (железнодорожного/автомобильного) намного дороже. Поэтому развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, которым приходится осуществлять наземные перевозки на большие расстояния, например страны Центральной Азии (где расстояние до ближайшего порта составляет минимум 3 500 км), а также Замбия, Монголия и Чад (около 2 000 км), несут огромное бремя дополнительных транспортных расходов. Транспортные расходы, связанные с наземными перевозками, значительно превышают стоимость контейнерных перевозок импортных товаров морским транспортом (в 1-4 раза). Из этого следует, что любые попытки снизить расходы по перевозке экспортных и импортных товаров развивающихся стран,

⁸ Amjadi A., Reinke U., Yeats A. Did External Barriers Cause the Marginalization of Sub-Saharan Africa in the World? World Bank Policy Research Working Paper No. 1586 (1996); Amjadi A. and Yeats A. Have Transport Costs Contributed to the Relative Decline of Sub-Saharan African Exports? World Bank Policy Research Working Paper No. 1559 (1995).

⁹ Limão N., Venables A. Infrastructure, Geographical Disadvantage and Transport Costs. World Bank Policy Research Working Paper No. 2257 (1999).

не имеющих выхода к морю, должны быть направлены прежде всего на сокращение расходов, связанных с наземными транспортными операциями¹⁰.

В. Влияние неэффективных и ненадежных систем транзитных перевозок на конкурентоспособность и динамику экспорта

11. В условиях обострения конкуренции на основных рынках, вынуждающих предпринимателей переходить на жесткие графики производства и поставок и соответствующие методы управления, гибкость, оперативность и надежность поставок приобретают стратегическое значение: гибкость — поскольку транспортная инфраструктура должна быть в состоянии реагировать на колебания потребительского спроса и непредвиденные обстоятельства; оперативность — поскольку от того, как быстро осуществляются транспортные операции, зависит время, на которое товары и, соответственно, капитал выбывают из экономического оборота; и надежность — поскольку она определяет вероятность сбоев в процессе поставки или распределения товаров и, соответственно, потребность в резервных/буферных запасах.

12. Отсутствие гибкости неблагоприятно влияет на конкурентоспособность экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Бывают случаи, когда в связи с неурожаем сельскохозяйственных культур (например, кофе) в одном районе мира импортеры увеличивают закупки соответствующих товаров в других районах, однако из-за отсутствия потенциала, необходимого для перевозки дополнительных экспортных грузов, экспортеры из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, зачастую не могут воспользоваться открывающимися в связи с этим возможностями для увеличения объема поставок. Ограниченный транспортный потенциал и отсутствие гибкости транспортных систем влияют и на их стратегии в области импорта. Во избежание сбоев в процессе производства они вынуждены создавать значительные буферные запасы основных промежуточных товаров (размер которых иногда достигает объема трехмесячных потребностей), что ведет к замораживанию значительных средств и, следовательно, к увеличению издержек производства и снижению нормы прибыли.

13. На конкурентоспособность развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, неблагоприятно влияет также их неспособность обеспечить своевременную поставку товаров. Экспортные контракты нередко предусматривают надбавки к цене за оперативную поставку товаров и скидки в случае возникновения задержек. Концепция работы «с колес» относится не только к поставкам продукции обрабатывающей промышленности. Она распространяется и на поставки сырьевых товаров, особенно тех из них, которые до их вывоза в другие страны подвергаются первичной обработке и реализуются в качестве ресурсов, необходимых для производства готовой продукции.

14. Незрелость инфраструктуры, плохая организация перевозок и жесткий государственный контроль в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита не позволяют гарантировать

¹⁰ Улучшение систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита: вопросы для рассмотрения. Доклад секретариата ЮНКТАД TD/B/LDC/AC.1/13 (1999).

своевременную доставку товаров или обеспечить надежность и гибкость поставок. Тот факт, что задержки нередко возникают за пределами национальных границ развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, означает, что эти страны, действуя в одиночку, не всегда в состоянии устранить существующие препятствия.

15. Хотя задержки могут возникать на любом этапе транспортировки товаров, наиболее значительные задержки возникают в основных перевалочных пунктах, а именно в портах, пунктах стыковки железнодорожных сетей и пунктах пересечения границ. Причиной значительных задержек может быть и нередко бывает нехватка мощностей по перевалке грузов с железнодорожного/автомобильного транспорта на морские суда и наоборот в морских портах, в результате чего увеличивается время нахождения судов под погрузкой и все пользователи портов вынуждены нести дополнительные расходы, связанные с платой за простой. Медленная замена подвижного состава в местах стыковки железнодорожных сетей не только увеличивает время нахождения товаров в пути, замедляя оборот средств, но и ухудшает показатели использования железных дорог, снижая их прибыльность. Одним из серьезных препятствий на пути следования транзитных грузов являются также пункты пересечения границ. Согласно одному из исследований, проведенных в южной части Африки, время пропуска через границу большегрузных автомобилей составляет в среднем три дня. В результате в 1996 году убытки, понесенные странами — членами Сообщества по вопросам развития стран юга Африки (САДК) только из-за снижения эффективности грузовых автомобильных перевозок составили около 50 млн. долл. США¹¹.

II. Снижение реальных издержек и повышение эффективности транзитных перевозок

16. Географическая удаленность и изолированность от глобальных производственных и потребительских сетей затрудняют экономическое и социальное развитие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, но смягчению негативных последствий удаленности от рынков может способствовать повышение эффективности систем транзитных перевозок в этих странах. Ключом к достижению этой цели являются меры по недопущению дальнейшего ухудшения физической инфраструктуры и ее модернизации в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, дальнейшая поддержка реформ в области политики, законодательства и институциональных механизмов на национальном и региональном уровнях, включая координацию и сотрудничество в области развития людских ресурсов, а также укрепление международного сотрудничества.

A. Развитие транспортной инфраструктуры

¹¹ Consideration. Report of the UNCTAD secretariat. TD/B/LDC/AC.1/13 (1999). SADC Border Post Design, Operation and Transit Facilitation, 1998.

17. До 90-х годов объекты транспортной инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, равно как и в других странах мира, находились преимущественно в руках государства. Государственной монополией были, в частности, железнодорожные перевозки, а также, в большинстве стран, воздушный транспорт и морские перевозки, осуществлявшиеся судами под национальным флагом. Частный сектор, как правило, занимался оказанием услуг в области грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом, хотя и здесь не обходилось без участия государственных и полугосударственных компаний, имевших собственный парк автотранспортных средств. Правительства зачастую играли ключевую роль в регулировании доступа на рынок и цен на услуги предприятий частного сектора¹². Однако финансовые кризисы и бюджетные дефициты, а также международные программы структурной перестройки и бюджетной экономии лишили государственный сектор возможности обеспечивать надлежащий уровень инвестиций на содержание и модернизацию инфраструктуры. Положение усугубилось сокращением в последние годы общего объема помощи развивающимся странам на льготных условиях. Общий объем ОПР упал с рекордных 61,3 млрд. долл. США в 1991 году до 48,3 млрд. долл. США в 1997 году и лишь несколько увеличился (до 51,6 млрд. долл. США) в 1999 году. Еще быстрее сокращался объем многосторонней ОПР — с 18,6 млрд. долл. США в 1994 году до 13,5 млрд. долл. США в 1999 году. Объем двусторонней ОПР, оказываемой странами — членами Комитета содействия развитию (КСР) Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), достигавший в 1991 году 43,2 млрд. долл. США, упал до 32,4 млрд. долл. США в 1997 году, но затем увеличился до 37,9 млрд. долл. США в 1999 году (в результате чего акцент в определенной степени сместился с многосторонней на двустороннюю помощь). При этом общий приток ОПР в 30 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, достигший своего максимального уровня в 1995 году (10,6 млрд. долл. США), резко сократился к 1999 году до 7,6 млрд. долл. США.

Таблица 3.

Средние показатели развития инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю/наименее развитых странах, развивающихся странах в целом и развитых странах

Показатель	Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю/НРС	Развивающиеся страны в целом	Развитые страны
Энергетические мощности (тысяч киловатт на миллион жителей)	53	373	2 100
Телекоммуникационная сеть (число основных линий на тысячу жителей)	3,2	81	442
Автомобильные дороги с твердым покрытием (километров на миллион жителей)	396	1 335	10 106
Водоснабжение (процент населения, имеющего доступ к системам водоснабжения)	62	74	95

¹² Транспортная инфраструктура, торговля и конкурентоспособность африканских стран. Доклад секретариата ЮНКТАД, TD/B/46/10 (1999 год).

Санитарные услуги (процент населения, имеющего доступ к санитарным услугам)	42	44	95
---	----	----	----

Источник: World Bank, World Bank Report 1994; Infrastructure for Development (New York, Oxford University Press, 1994).

18. Данные, приведенные в таблице 3, свидетельствуют о бедственном состоянии инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и об огромных потребностях в инвестициях на цели ее развития в ряде секторов (железные/ автомобильные дороги, транспортное оборудование, телекоммуникационные сети). Сравнительный анализ показателей развития инфраструктуры в этих странах указывает на то, что для преодоления существующего разрыва между ними и другими развивающимися странами, не говоря уже о развитых странах, необходимы значительные инвестиционные расходы.

19. В условиях сокращения ОПР, о чем говорилось в пункте 17 выше, и в связи с необходимостью преодоления инфраструктурного разрыва (наглядной иллюстрацией которого являются данные таблицы 3), развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, следуя глобальным тенденциям, проявляют все больший интерес к новым формам партнерства между государственным и частным секторами в развитии инфраструктуры общего пользования, включая заключение субподрядных или управленческих соглашений, частное финансирование объектов общего пользования, лизинг, создание совместных предприятий, осуществление проектов на условиях «строительство — эксплуатация — передача» (СЭП), приватизация и акционирование.

1. Транзитные перевозки железнодорожным транспортом

20. В развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита набирает обороты начавшийся несколько лет назад процесс приватизации или концессионирования железных дорог. С 1994 года, когда «Ситарейл» (консорциум во главе с французскими компаниями) приобрел железную дорогу Абиджан-Уагадугу, аналогичные сделки были заключены в Чили, Боливии, Камеруне, Малави, Мозамбике и Бразилии. В Чили и Боливии, например, чилийская компания «Крус бланка» приобрела в 1996 году государственную железнодорожную компанию «Эмпреса насьональ Феррокаррилес» («ЭНФЕ»). В 1998 году был приватизирован национальный оператор железных дорог в Камеруне — компания «Режи насьональ де шепен де фер дю Камерун» («РЕЖИФЕРКАМ»), и с марта 1999 года все железнодорожные перевозки в Камеруне осуществляются концессионером — консорциумом «КАМРЕЙЛ» в составе французской компании «САГА-Баллор» и южноафриканской компании «КОМАЗАР». В Малави государственные железные дороги перешли в руки Центрально-восточноафриканской железнодорожной компании («СЕАРК») — консорциуму во главе с компанией «КФМ» («Мозамбикские железные дороги») и базирующейся в США компанией «Рейлруд девелопмент корпорейшн» («РДК»).

21. Во многих странах правительства в настоящее время требуют от железнодорожных компаний соблюдения коммерческих принципов, что зачастую бывает связано с сокращением штатов, закрытием нерентабельных маршрутов и сокращением объема или прекращением убыточных перевозок, в частности пассажирских. Однако реализация таких мер затруднена в силу

политических причин. Усилия стран по реструктуризации железнодорожного транспорта получают поддержку со стороны Всемирного банка. Так, в ноябре 2000 года правительство Замбии договорилось со Всемирным банком о кредите в размере 27 млн. долл. США на цели пополнения активов и покрытия расходов, связанных с сокращением штатов¹³. Замбийская железнодорожная компания, а также ряд других железнодорожных компаний, таких, как «Танзания рейлуэй корпорейшн», используют реструктуризацию в качестве первого шага к приватизации. Другие же железнодорожные компании принимают аналогичные меры в целях улучшения своего финансового положения в условиях прекращения субсидирования со стороны государства.

22. Программы приватизации железных дорог обычно включают в себя набор управленческих и инвестиционных условий, предлагаемых консорциумами во главе с частными компаниями в обмен на привязанное по срокам (как правило, 10-20 лет) право на их эксплуатацию или концессию. В Малави, например, новый оператор-инвестор — СЕАРК — согласился в течение 15 лет инвестировать 26 млн. долл. США (в том числе 4,8 млн. долл. США в 2000 году) в реструктуризацию подвижного состава компании. В Боливии новый оператор-инвестор (компания «Тренес континенталес», принадлежащая компании «Теннесси-йоуминг рейлуэйз» (Соединенные Штаты)), перекупивший в 2000 году права на концессию железных дорог Чили — Боливии у компании «Крос бланка», сообщил о своем намерении инвестировать в развитие этого предприятия около 1 млрд. долл. США.

23. Уже есть свидетельства того, что передача железных дорог в концессию дает положительные результаты. В 1998 году были опубликованы данные о том, что через четыре года после приватизации железной дороги Абиджан-Уагадугу годовой объем транзитных грузоперевозок по ней достиг почти 322 000 т, что на 20% больше, чем в 1994 году. Сообщалось также, что концессионер постоянно модернизирует инфраструктуру, увеличивая скорость движения поездов и сокращая число аварий. Однако, несмотря на благоприятное первое впечатление, пока еще слишком рано давать глобальную оценку результатам концессионирования, поскольку работа в этом направлении только началась.

2. Транзитные перевозки автомобильным транспортом

24. Сокращение объема грузоперевозок по железным дорогам привело к увеличению нагрузки на автомобильный транспорт, однако нехватка государственных средств на строительство и содержание дорожной сети заставляет искать новые формы партнерских отношений, что ведет к расширению участия частного сектора в строительстве и содержании дорог и соответствующей инфраструктуры и развитию системы автотранспортных услуг.

25. В Латинской Америке и Азии широкое распространение получили проекты СЭП в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. В Африке примерами таких проектов являются платный мост на дороге Ривьера-Моркори в Абиджане, контракт на

¹³ The Economist intelligence Unit Country Report, January 2001.

строительство и эксплуатацию которого был заключен в 1997 году с ивуарским филиалом французской строительной группы «Буиг-сета», и строительство дороги Мапуту-Витбанк, эксплуатируемой компанией «Трансэфрикан консешн». Другим новым направлением развития партнерских отношений между государственным и частным секторами является заключение контрактов на содержание дорог.

26. Хотя число проектов СЭП, осуществляемых в самих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, невелико, некоторые из этих стран пользуются объектами, построенными на таких условиях в странах транзита, поскольку многие из этих объектов расположены вдоль основных транзитных коридоров, обслуживающих региональные и международные грузопотоки.

3. Морские порты

27. В рамках усилий по увеличению пропускной способности портов к строительству портовых объектов и/или управлению портовым хозяйством все чаще привлекаются частные компании. В ряде стран к участию в строительстве портов и гаваней допускаются даже компании со 100-процентным иностранным участием. Так, в Кот-д'Ивуаре англо-голландскому консорциуму во главе с компанией «П энд О Неддлойдс» была недавно выдана 30-летняя концессия на строительство и эксплуатацию нового терминала в Локоджоро (на другой стороне Абиджанской лагуны). Ряд стран, в том числе Джибути и Объединенная Республика Танзания, пошли по пути передачи в концессию всех или части своих портовых объектов. Так, филиппинской компании «Интернэшнл контейнер терминал сервисиз инк.» («ИКТС») в лице ее дочерней компании «Танзания интернэшнл контейнер терминал сервисиз лтд.» («ТИКТС») был передан в аренду контейнерный терминал в Дар-эс-Саламе (Объединенная Республика Танзания). «ТИКТС» обещала увеличить к 2010 году, когда истекает срок аренды, число контейнеров, обрабатываемых в порту, со 100 000 до 200 000 единиц. Она платит Объединенной Республике Танзании арендную плату, роялти и причальные сборы.

4. Воздушный транспорт

28. На воздушные перевозки приходится сравнительно небольшая часть внешнеторгового оборота развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, за исключением таких стран, как Непал, в экспорте которого высок удельный вес ковров и другой продукции, имеющей малый вес и объем и высокую стоимость, и для которого воздушные перевозки имеют важное значение. Вместе с тем во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, воздушный транспорт играет важную роль в обслуживании пассажирских перевозок и сектора туризма. Несмотря на малые объемы воздушных перевозок, многие из этих стран через систему региональных транспортных узлов имеют доступ к международным авиалиниям. Благодаря происходящим в последние годы изменениям в политике многих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, открывающим возможности для частных инвестиций в строительство и модернизацию аэропортов, можно ожидать увеличения пропускной способности и улучшения показателей работы аэропортов в этих странах.

29. Что касается национальных авиакомпаний, то во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита их положение в настоящее время весьма неустойчиво. Во избежание серьезных финансовых потерь многие из них вынуждены прибегать к резкому сокращению объемов перевозок. Пока не дает положительных результатов и создание региональных объединений. Так, в 1998 году распалась компания «Эллайенс эрлайн», созданная в 1994 году компаниями «Саут эфрикан эруэйз», «Уганда эрлайнз» и «Эр Танзания». В процессе реструктуризации в целях последующей приватизации находится ведущая авиакомпания Западной Африки «Эр Африк», принадлежащая в основном странам этого региона. В последнее время, однако, появились признаки того, что тяжелые времена для авиакомпаний стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита могут закончиться. Многие из этих стран провели реформы политики, государственного регулирования и институциональных механизмов в области авиаперевозок. Новым отправным пунктом для создания лучше организованной и скоординированной и более эффективной авиаиндустрии в Африке может стать заключенное недавно в Ямусукро (Кот-д'Ивуар) соглашение о либерализации режима воздушных перевозок для африканских авиакомпаний. Тем временем ряд развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в частности Боливия, Замбия, Буркина-Фасо и Мали, приступили к приватизации своих национальных авиакомпаний. Другие страны, планирующие пойти по их пути, начали с частичной либерализации режима воздушных перевозок с целью допуска на рынок таких перевозок новых частных компаний, которые конкурировали бы с давно работающими на нем государственными авиакомпаниями.

5. Телекоммуникационные системы

30. Транспортный и коммуникационный сектора вступили в новый этап своих отношений. Использование передовых телекоммуникационных систем не только повышает безопасность транспортных операций, но и позволяет транспортным компаниям увеличивать число поездов или сокращать время между взлетами/посадками самолетов, что способствует более эффективному использованию существующей инфраструктуры и увеличению доходов. Электронный обмен данными, позволяющий передавать документацию, например таможенные декларации, до прибытия груза, облегчает транспортным компаниям, портовым властям, а также таможенным и другим службам перспективное планирование их работы, благодаря чему сокращается время таможенной очистки товаров и ускоряется оборот судов и других транспортных средств, а, следовательно, снижаются общие издержки, связанные с ведением международной торговли.

31. Нехватка государственных инвестиционных ресурсов и необходимость привлечения извне управленческих знаний и новых технологий заставляют многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита принимать меры к стимулированию притока частных инвестиций. Например, Боливия заключила в 1995 году с компанией «Телеком Италия» шестилетний контракт (до ноября 2001 года) на обслуживание всех междугородных и международных звонков в обмен на обязательство инвестировать в развитие телекоммуникационного сектора 610 млн. долл. США, из которых 458 млн. долл. США подлежали инвестированию до конца

1999 года. Что касается услуг местной телефонной связи в городских районах, то их оказанием в настоящее время занимаются 18 местных кооперативов, самыми крупными из которых являются «Котель» (Ла-Пас), «Костас» (Санта-Крус) и «Комтель» (Кочабамба). Ввод в эксплуатацию в ноябре 2000 года компанией «Нуэватель» системы сотовой телефонной связи, работающей в стандарте GSM, побудил государственную телекоммуникационную компанию «Эмпреса насьональ де телекомуникасьонес» («Энтель») буквально через месяц развернуть аналогичную систему с целью сохранения своих позиций на рынке. Концессии на создание систем мобильной телефонной связи предоставлены и во многих других странах, включая Бразилию, Малави, Объединенную Республику Танзанию, Кот-д'Ивуар, Нигер и Индию. Так, консорциум «Детеком-МСИ» приобрел за 120 млн. долл. США 35-процентный пакет акций компании «Танзания телекомьюникейшн компани». По условиям контракта консорциум обязался увеличить к 2004 году число абонентов телефонной сети со 162 000 до 800 000.

6. Трубопроводный транспорт

32. Трубопроводы являются наиболее экономически эффективным средством транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов. Поскольку строительство трубопроводов требует больших капитальных затрат, все большую роль в создании трубопроводной сети начинает играть частный сектор. Представление о масштабах необходимых инвестиций дает сметная стоимость трубопровода от Тенгизского месторождения в Казахстане до Новороссийска (Российская Федерация) на Черном море: его строительство обойдется Каспийскому международному трубопроводному консорциуму в 2,2 млрд. долл. США. Трубопроводный транспорт играет важную роль не только для стран-экспортеров нефти, но и для стран-импортеров, поскольку он обеспечивает наиболее дешевую транспортировку сырой нефти и нефтепродуктов на большие расстояния. Ряд развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в частности Зимбабве и Замбия, уже давно используют трубопроводы для доставки импортируемых ими нефтепродуктов. Дотянуть свой трубопровод до Уганды недавно согласилась Кения.

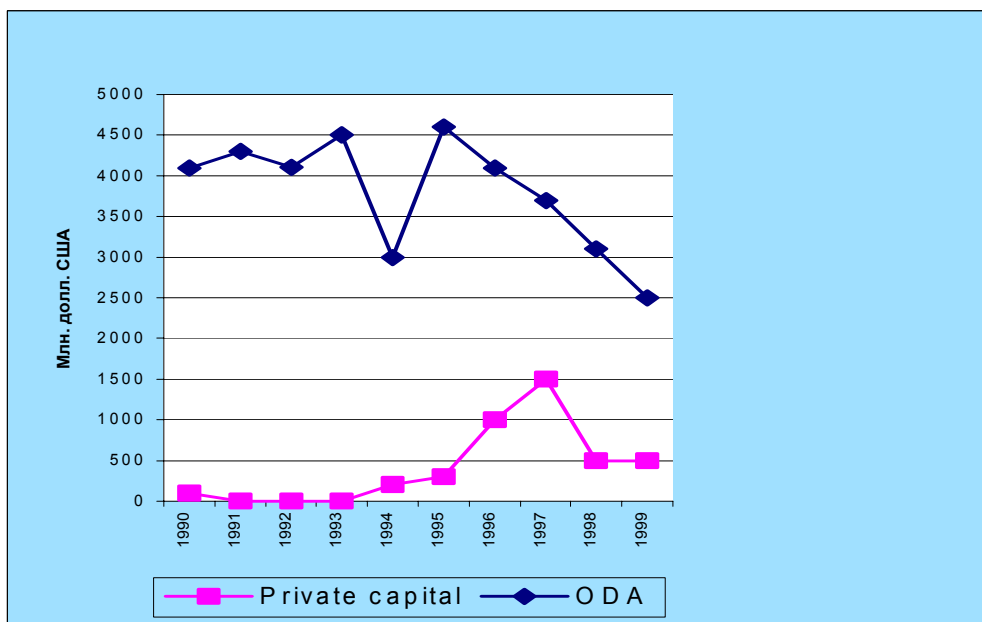
7. Приток ОПР и частных инвестиций в инфраструктуру развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита

33. Потоки частного капитала поступают в основном в небольшую группу развивающихся стран. В 90-е годы около 80% общего объема потоков частных инвестиций в развивающиеся страны приходилось на долю шести стран — Бразилии, Аргентины, Мексики, Корейской Республики, Венгрии и Малайзии. Одна только Бразилия получала около трети таких инвестиций. Что касается развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, то, хотя некоторые из них добились определенных успехов в деле привлечения частного капитала, в целом их доля в общем объеме частных инвестиций составляет менее 1%. Поэтому основным источником средств для финансирования инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и наименее развитых странах остается ОПР, объем которой за 10 лет превысил 35 млрд. долл. США, в то время как объем частных инвестиций составил менее 5 млрд. долл. США (диаграмма 1). Тем не менее, за прошедшее десятилетие относительная роль частного финансирования в этих странах заметно возросла. Так, коэффициент

отношения частного капитала к ОПР увеличился с 10% в 1990 году до 50% в 1997 году, снизившись затем до 20% в 1999 году.

Диаграмма 1.

Приток ОПР и частного капитала в инфраструктуру НРС



Private capital — Частный капитал

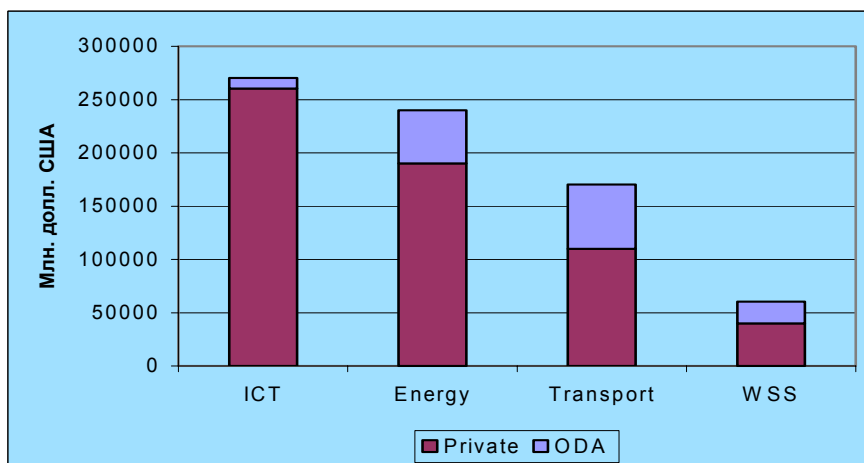
ODA — ОПР

Источники: World Bank PPI Database (2001); OECD IDS Database (2001).

34. Частный капитал весьма неравномерно распределяется также и между секторами, концентрируясь в основном в телекоммуникационном секторе и энергетике. Во многом это является следствием серьезных трудностей, связанных с использованием новой инфраструктурной модели в сфере транспорта и водоснабжения. В общей сложности 43% всех частных инвестиций направляется в сектор информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), 32% — в энергетический сектор, 19% — в транспортный сектор и лишь 5% — в сектор водоснабжения и санитарии (диаграмма 2). Что касается роли ОПР в финансировании различных секторов, то она находится в обратной зависимости от объема частных инвестиций в этих секторах. Тем не менее в абсолютном выражении и энергетика, и транспорт получают больше ОПР, чем сектор водоснабжения и санитарии, хотя им удается привлекать и значительно больший объем частных инвестиций. В развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и наименее развитых странах секторальная структура частных инвестиций примерно одинакова (диаграмма 3). Однако, что особенно примечательно, доля сектора ИКТ в общем объеме внешнего финансирования в этих странах составляет всего 10% по сравнению с 45% в развивающихся странах в целом.

Диаграмма 2.

Приток ОПР и частного капитала в развивающиеся страны в разбивке по секторам, 1990-1999 годы

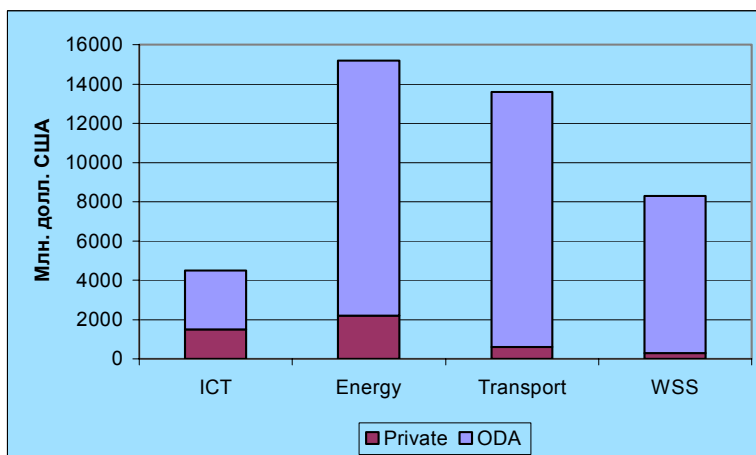


ICT - ИКТ
 Energy - Энергетика
 Transport - Транспорт
 WSS - Водоснабжение и санитария
 Private - Частный капитал
 ODA - ОПР

Источники: World Bank PPI database (2001); OECD IDS Databank (2001).

Диаграмма 3.

Приток ОПР и частного капитала в НРС в разбивке по секторам, (1990-1999 годы)



ICT - ИКТ
 Energy - Энергетика
 Transport - Транспорт
 WSS - Водоснабжение и санитария
 Private - Частный капитал
 ODA - ОПР

Источники: World Bank PPI database (2001); OECD IDS Databank (2001).

В. Устранение барьеров нефизического характера на пути повышения эффективности использования имеющихся систем транзитных перевозок

1. Нормативная база

35. Несмотря на уход государства из сектора коммерческих транспортных операций, правительства во многих странах все еще играют исключительно важную роль в финансировании физической инфраструктуры транспорта, содержании такой инфраструктуры и управлении ею, а также в разработке и применении нормативных положений, касающихся транспортного сектора. Основным инструментом согласования, упрощения и стандартизации норм и документов являются международные конвенции, а также региональные, субрегиональные и двусторонние соглашения, ратифицированные правительствами. Весьма важную роль играют также меры на секторальном уровне, например заключение соглашений между железнодорожными компаниями различных стран, и использование неофициальных механизмов, включая регулярные консультации и обмен информацией между таможенными органами.

36. Важную основу для решения различных проблем, связанных с транзитными перевозками, обеспечивает ряд международных конвенций. Высокой оценки заслуживают усилия стран Центральной Азии по выполнению резолюции 48/11 ЭСКАТО от 23 апреля 1992 года, в которой странам — членам ЭСКАТО рекомендуется принять меры по присоединению к основным конвенциям (см. таблицу 4). Роль международных конвенций, касающихся транспорта и транзитных операций, в облегчении транзитных перевозок показана в настоящем докладе на примере одной из таких конвенций — Таможенной конвенции 1975 года о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП).

Таблица 4.
Присоединение центральноазиатских стран и соседних с ними стран транзита к международным конвенциям (по состоянию на февраль 2000 года)

Государство	КДП ^а	МДП ^б	Контейнеры	Пограничные процедуры	Дорожное движение	Дорожные знаки	ДОПОГ ^с	СПС ^д	ЕСТР ^е	ЕСАМ ^ф	ТКВВ ^г
Армения		X									
Азербайджан	X								X	X	
Китай			X								
Грузия	X	X	X	X	X			X			
Иран, Исламская Республика	X	X			X	X					
Казахстан	X	X			X	X			X	X	
Кыргызстан	X	X		X		X					X
Монголия					X						
Российская Федерация	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Таджикистан	X	X			X	X					
Турция	X	X	X							X	
Туркменистан	X				X	X			X		
Узбекистан	X	X	X	X	X	X		X	X		X

Источник: Европейская экономическая комиссия.

^а Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (1956 год).

^б Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (1975 год).

^с Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (1957 год).

^д Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и специальном оборудовании для таких перевозок (1970 год).

^е Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (1970 год).

^ф Европейское соглашение о международных автомагистралях (1975 год).

^г Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных перевозочных средств (1956 год).

37. Конвенция МДП 1975 года, которая заменила аналогичную конвенцию, принятую в 1973 году, и сфера действия которой первоначально ограничивалась перевозкой грузов автомобильным транспортом, в настоящее время распространяется и на другие виды перевозок (воздушные, железнодорожные и смешанные) при условии, что часть пути груз следует автомобильным транспортом. Согласно этой Конвенции, транспортное средство или контейнер, на которое или который выдан специальный таможенный документ (книжка МДП), может перемещаться или перевозиться из пункта отправления в пункт назначения без прохождения таможенного досмотра при пересечении промежуточных национальных границ.

38. Книжки МДП выписываются секретариатом Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), который находится в Женеве, и рассылаются национальным ассоциациям, представляющим МСАТ в странах — участницах Конвенции. Для получения книжки МДП перевозчик

должен быть членом национальной ассоциации, способной предоставить профессиональные и экономические гарантии и имеющей право выдавать такие книжки. Кроме того, соответствующие транспортные средства и контейнеры должны удовлетворять техническим и другим условиям, изложенным в Конвенции.

39. Каждая ассоциация заключает с таможенными властями своей страны соглашение, в соответствии с которым она выступает гарантом уплаты таможенных пошлин и налогов на товары, перевозимые по книжкам МДП, выданным ею или любым другим членом международной сети ассоциаций-гарантов. Кроме того, каждая такая национальная ассоциация заключает соглашение с МСАТ, регулирующее взаимные права и обязанности, связанные с функционированием системы МДП.

40. В целях обеспечения выплат по искам в связи с возможными нарушениями обязательств в рамках системы МДП МСАТ заключил гарантийное соглашение с группой международных страховых компаний.

41. В рамках транзитной системы МДП действуют следующие основные требования: а) грузы должны перевозиться в опломбированных автотранспортных средствах или контейнерах; б) на протяжении всего пути следования на грузы должны распространяться международные гарантии уплаты налогов и пошлин; с) вместе с грузом должна следовать международная книжка МДП, выданная в стране отправления и признаваемая в странах транзита и стране назначения; и d) меры таможенного контроля, принятые в стране отправления, должны признаваться в странах транзита и стране назначения.

42. К Конвенции МДП присоединились многие из развивающихся стран Центральной Азии, включая страны, не имеющие выхода к морю¹⁴. Эта Конвенция облегчает работу таможенных служб и способствует развитию национальных экономик и транспортного сектора. Она устраняет необходимость связанной с большими затратами времени и средств проверки товаров в странах транзита, за исключением проверки пломб и внешнего состояния транспортных средств и контейнеров и проставления отметок в региональных таможенных транзитных документах. Использование системы регионального таможенного транзита позволяет отказаться от процедур временного ввоза транспортных средств и контейнеров, поскольку такие процедуры могут быть встроены в саму эту систему. Благодаря региональному таможенному документу и системе региональных гарантий, обеспечивающей уплату всех таможенных пошлин и налогов (либо операторами транспортных средств, либо национальными гарантийными организациями) на всем пути следования грузов, отпадает необходимость в национальных гарантиях и использовании национальных систем документации. Выгоды от этого для торговли и транспортных компаний очевидны: региональная и международная торговля, в частности, выигрывает от того, что товары пересекают национальные границы с минимальными задержками на таможнях. Сокращая время нахождения товаров в пути, система способствует ускорению грузооборота, повышая рентабельность транспортных операций.

¹⁴ Армения, Исламская Республика Иран, Казахстан, Российская Федерация, Таджикистан, Турция и Узбекистан.

43. Что касается западной, южной и восточной частей Африки, то там предприняты только первые шаги по созданию региональных систем таможенного транзита. По-прежнему не действует ратифицированная в 1982 году странами Западной Африки Конвенция о межгосударственных транзитных перевозках грузов автомобильным транспортом; остаются нерешенными многие проблемы, связанные с использованием таможенного документа КОМЕСА/САДК и с созданием региональной системы гарантий уплаты таможенных пошлин, в южной и восточной частях Африки. Создание и введение в действие региональных систем таможенного транзита имеет исключительно важное значение для облегчения транзитных перевозок во многих регионах. Однако для скорейшего решения этой задачи необходима финансовая и техническая поддержка со стороны международного сообщества.

44. Вместе с тем определенные успехи достигнуты в ряде других областей деятельности по облегчению транзитных перевозок, в том числе в вопросах страхования гражданской ответственности водителей автотранспортных средств и согласования показателей максимальной нагрузки на ось и транзитных дорожных сборов. В южной и восточной частях Африки, например, согласованные нормы, касающиеся максимальной нагрузки на ось: i) позволили транспортным компаниям максимально полно использовать грузоподъемность принадлежащих им транспортных средств; ii) облегчили единообразное применение таких норм; iii) способствовали обмену информацией о случаях их превышения и о компаниях-нарушителях; и iv) позволили ввести единую систему штрафов за перегрузку и чрезмерный полный вес транспортных средств, основанную на использовании согласованной формулы расчета ущерба, причиняемого дорожному покрытию.

45. Выдаваемые органами КОМЕСА лицензии на осуществление перевозок в странах южной и восточной частей Африки дают следующие преимущества: i) транспортные компании, имеющие такие лицензии, получают автоматический доступ к региональному рынку транспортных услуг; ii) оплата таких лицензий производится в местной валюте в стране регистрации транспортного средства, что позволяет экономить иностранную валюту; iii) лицензии действуют в течение 12 месяцев, что обеспечивает стабильность и предсказуемость в работе автотранспортных компаний; iv) либерализация региональных автомобильных перевозок ликвидировала монополию на такие перевозки и систему квот, действовавшую в рамках существовавшей ранее системы разрешений на автомобильные перевозки, что привело к усилению ценовой конкуренции между транспортными компаниями и снижению транспортных тарифов; и v) благодаря ликвидации простоя транспортных средств из-за несвоевременной выдачи властями других стран разрешений на перевозку грузов повысилась эффективность использования и производительность автомобильного парка.

46. Ряд соглашений о применении общих транзитных процедур заключили также латиноамериканские страны — члены Общего рынка Южного конуса (МЕРКОСУР)¹⁵. К числу таких соглашений относятся: i) Соглашение о международных автомобильных перевозках в странах — членах МЕРКОСУР, предусматривающее переход на международно признанные принципы автомобильных перевозок; ii) Соглашение об общих принципах доступа к

¹⁵ Аргентина, Бразилия, Парагвай и Уругвай.

профессии международного перевозчика и их применении в странах — членах МЕРКОСУР, предусматривающее нормативные требования, гарантирующие доставку товаров в рамках МЕРКОСУР; iii) Соглашение об основах единообразного регулирования транзитных перевозок, устанавливающее единообразные нормы, которые должны соблюдать компании, занимающиеся транзитной перевозкой грузов; и iv) Соглашение о содействии развитию смешанных перевозок товаров в рамках МЕРКОСУР, направленное на упрощение процедур пересечения границ в рамках мер по упрощению процедур торговли.

2. Институциональные механизмы

47. Управление транзитными перевозками предполагает наличие эффективных национальных и межправительственных вспомогательных механизмов. Для эффективного решения межсекторальных вопросов, связанных с транзитными перевозками, многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита активизировали свои консультации на уровне министерств. Что касается помощи ЮНКТАД в укреплении институциональных механизмов развивающихся стран, то она основывается на концепции национальных комитетов по упрощению торговых и транспортных процедур. Такие комитеты должны состоять из представителей всех сторон (как государственных, так и частных), занимающихся в соответствующих странах вопросами упрощения процедур международной торговли и международных перевозок, включая государственные органы, а также поставщиков и потребителей услуг. Имея консультативный статус, они должны служить национальными форумами для разработки требований, процедур и документации, касающихся международных перевозок и торговли, с мандатом на содействие развитию торговли и транспорта путем подготовки предложений для соответствующих учреждений и органов исполнительной власти.

48. Условием эффективности национальных и межправительственных механизмов является их способность реагировать на изменяющиеся потребности в сфере транспорта и торговли. В этой связи, как отмечается в пунктах 57 и 58 ниже, в ряде развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита получают распространение новые формы транзитных перевозок и новые институциональные структуры, появление которых обусловлено повышением роли частного сектора в оказании услуг в области транзитных перевозок.

3. Дерегулирование, либерализация, приватизация и конкуренция

49. Дерегулирование, либерализация, приватизация и конкуренция относятся к числу новых инструментов, используемых для снижения расходов, связанных с транзитными перевозками, и повышения эффективности таких перевозок. Проводимые реформы затрагивают все виды транспорта. Однако между регионами и в рамках регионов между странами наблюдаются значительные различия в темпах таких реформ.

50. Важную роль в повышении экономической эффективности транспортных услуг и укреплении транзитных систем играет политика, направленная на обеспечение условий для справедливой конкуренции между всеми видами

транспорта на рынке внутренних и транзитных перевозок. Типичным примером того, как дерегулирование влияет на сектор транспортных услуг, является ожесточенная конкуренция со стороны автомобильного транспорта, с которой столкнулись железнодорожные компании после их вывода из-под опеки государства. Однако без принятия параллельных мер, таких, как создание профессиональных органов, например ассоциаций перевозчиков (для установления профессиональных стандартов и обеспечения дисциплины среди своих членов), дерегулирование может привести к вакууму, который может быть использован недобросовестными операторами для осуществления незаконных операций или незаконных действий.

51. Серьезное влияние на сектор транспортных услуг оказывает также приватизация. Здесь используются различные методы — от предоставления большей управленческой самостоятельности государственным предприятиям, например железнодорожным компаниям, и сдачи в аренду государственной собственности, до подписания управленческих соглашений и полной смены собственников, что в разных случаях дает разные результаты. Так, например, большая экономическая самостоятельность позволяет руководству железнодорожных компаний рационализировать перевозки, сокращать затраты на рабочую силу и заключать взаимовыгодные соглашения с другими железнодорожными компаниями. Среди мер, оказавших наиболее заметное позитивное влияние на развитие транзитных перевозок, можно назвать использование для перевозки грузов через границы маршрутных поездов постоянного состава. Другие меры по совершенствованию железнодорожных перевозок включают в себя концессионирование или приватизацию некоторых операций, в частности ресторанного и ремонтно-технического обслуживания.

III. Проблемы и возможности в области дальнейшего совершенствования систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита

A. Меры на национальном и региональном уровнях

1. Условия транзитных перевозок

52. Эффективная стратегия совершенствования систем транзитных перевозок предполагает прежде всего принятие мер на субрегиональном уровне, поскольку сотрудничество между странами, не имеющими выхода к морю, и соседними с ними странами транзита имеет ключевое значение для эффективного решения проблем транзитных перевозок. Такое сотрудничество должно строиться на основе взаимной заинтересованности как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита. Должны быть также созданы или укреплены механизмы для регулярного рассмотрения и отслеживания хода осуществления соглашений о транзитных перевозках и для проведения диалога и консультаций между государственным и частным секторами.

53. Меры по совершенствованию транзитных перевозок должны быть направлены на создание эффективных, гибких и хорошо управляемых систем таких перевозок, ориентированных на удовлетворение потребностей экспортеров и импортеров из стран, не имеющих выхода к морю. Речь идет не

только о перевозке грузов как таковой, но и о целом наборе операций, необходимых для облегчения транзита как ключевого звена в системе организации международных торговых операций стран, не имеющих выхода к морю. Система транзитных перевозок должна способствовать решению проблем конкретных транспортных коридоров и конкретных субрегионов.

54. Транзитный транспорт и экипажи, осуществляющие перевозки между двумя или более странами, сталкиваются с широким кругом проблем. Члены экипажей должны знать иностранные языки, выполнять различного рода транзитные формальности и стойко переносить тяготы работы в сложных условиях, в том числе в условиях длительных задержек при пересечении национальных границ. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны делать все от них зависящее для улучшения условий транзитных перевозок, особенно с точки зрения обеспечения их безопасности и предоставления базового набора услуг, включая размещение и питание, в пунктах пересечения национальных границ, где задержки нередко составляют от нескольких часов до нескольких дней. Кроме того, в некоторых транзитных коридорах существует проблема частых незаконных поборов на дорогах, что значительно увеличивает общие транспортные расходы¹⁶.

55. Необходимо активизировать усилия по облегчению прохождения транзитными транспортными средствами пограничных пунктов. Следует принять меры к тому, чтобы все контрольные службы на границах — таможенные, иммиграционные, санитарные, ветеринарные и фитосанитарные — координировали свою работу во избежание неоправданных задержек транзитного транспорта. Следует также прилагать усилия для обеспечения основного набора услуг, включая телефонную связь, фотокопировальную технику и базовое медицинское обслуживание. Должны быть согласованы часы открытия пограничных пунктов по обе стороны границы, а там, где интенсивность движения особенно высока, необходимо подумать о переходе на 24-часовой график работы. Следует поощрять создание развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита совместных пограничных пунктов, с тем чтобы транспортным средствам не приходилось проходить пограничный контроль дважды.

2. Нормативная база

56. Многими развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита предпринимаются широкие усилия по пересмотру действующего законодательства в целях создания условий, которые благоприятствовали бы повышению эффективности транзитных перевозок и способствовали бы привлечению частного управленческого опыта и капитала. Так, одним из элементов процесса реформирования нормативно-правовой базы являются субрегиональные и региональные инициативы в рамках соглашений о содействии развитию транспорта и транзитных перевозок, о которых говорилось в главе II выше. Важную роль в поддержке этого процесса

¹⁶ Evlo K. (консультант ЮНКТАД). Review of Progress in the Development of Transit Transport Systems in West and Central Africa, 1999.

(разработка законодательства) играет международное сообщество, однако для эффективного выполнения развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита заключенных ими двусторонних и региональных соглашений и договоренностей необходимо увеличить объем оказываемой им финансовой и технической помощи.

3. Институциональные механизмы

57. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита согласны с тем, что изменение структуры транзитных услуг требует создания новых институциональных механизмов. В связи с повышением роли частного сектора как основного поставщика транспортных и смежных коммерческих услуг на национальном уровне идет процесс формирования трех различных, но дополняющих друг друга институциональных структур. Во-первых, уходя из сектора коммерческих услуг и позволяя частному капиталу занять главное место в этом секторе, государство оставляет за собой регулирующие функции, стремясь обеспечить честную конкуренцию между поставщиками услуг, защиту потребителей от злоупотреблений и соблюдение стандартов качества и безопасности в интересах потребителей. Во-вторых, повышается степень организованности в работе самого частного сектора, что выражается в создании профессиональных органов и ассоциаций. Это соответствует теории о том, что для обеспечения эффективной представленности и участия частного сектора в процессе принятия решений необходимо создание соответствующих структур и организационных механизмов. В-третьих, с учетом этих процессов многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита принимают меры к налаживанию диалога и консультаций между государственным и частным секторами. Многие из этих механизмов все еще носят временный характер, хотя в некоторых странах (Уганда, Гана и Объединенная Республика Танзания) партнерские отношения между государственным и частным секторами уже институционализированы и консультации проводятся на регулярной основе. Более того, в ряде стран получила распространение практика проведения совместных семинаров с участием представителей государственных органов и частного сектора в целях содействия распространению информации, совместного нахождения решений тех или иных проблем и анализа хода осуществления программных решений. Некоторые страны (регион САДК) договорились о создании при своих министерствах совместных комитетов с участием представителей частного сектора для периодического обзора хода осуществления программных решений.

58. На региональном уровне активизации деятельности по заключению и выполнению межправительственных соглашений и договоренностей способствуют три основных фактора: а) политическая и финансовая приверженность правительств делу выполнения принятых обязательств; б) наличие в правительствах должностных лиц, наделенных техническими функциями, позволяющими разрабатывать соответствующие международно-правовые документы и контролировать и анализировать ход их выполнения; и в) создание в тех случаях, когда соглашения носят многосторонний характер и предусматривают широкий круг обязательств, постоянных секретариатов для координации работы по их выполнению.

59. Некоторые межправительственные соглашения, например Протокол по транспорту, связи и метеорологии в регионе САДК, предусматривают участие в работе межправительственных структур представителей частного сектора. В статье 3.5 упомянутого Протокола говорится, что «государства-члены способствуют созданию комитетов по планированию коридоров для трансграничных смешанных перевозок с участием заинтересованных сторон частного и государственного секторов из государств-членов или государств, территория которых пересекается такими коридорами». Однако усилия многих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита по созданию институциональных механизмов все еще недостаточны. В этой связи международному сообществу необходимо оказать им соответствующую финансовую и техническую поддержку.

4. Укрепление кадрового потенциала

60. В связи с изменением роли государственного и частного секторов, о чем говорилось выше, повышаются требования к квалификации лиц, участвующих в выработке политики, а также лиц, отвечающих за текущую деятельность, что предполагает их постоянную подготовку и переподготовку. Совершенствование (с качественной и количественной точек зрения) системы начального и среднего образования во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита имеет ключевое значение для создания потенциала, необходимого для освоения инвестиций и проведения реформ. Нехватка квалифицированной рабочей силы является одним из основных факторов, затрудняющих привлечение прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и их использование в интересах национального развития. Свою лепту в повышение уровня профессиональной подготовки рабочей силы в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита может и должен внести частный сектор, в том числе иностранные инвесторы. Благодаря частному сектору может быть обеспечено эффективное управление снабженческой цепочкой и мультипликационный эффект от широкого внедрения новых технологий. Однако для полноценного участия частного сектора необходимы соответствующие условия (экономико-политическая среда, отношение и практические меры), благоприятствующие его долгосрочной целенаправленной деятельности.

61. Региональное сотрудничество в области транзитных перевозок, предполагающее принятие общих правил и технических стандартов, требует от правительств и частных транспортных компаний осуществления широкого круга новых программных мер и действий, направленных на выполнение принятых обязательств. В свою очередь это требует повышения уровня знаний и квалификации лиц, занимающихся выработкой политики и созданием новых систем. Определенный вклад в решение этой задачи могут внести национальные и/или региональные семинары-практикумы, однако для овладения специальными знаниями необходима более глубокая профессиональная подготовка. В этой связи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита рекомендуется объединить ресурсы в целях создания региональных учебных заведений, подобных Институту управления для стран восточной и южной частей Африки (ЭСАМИ) в Аруше (Объединенная Республика Танзания) и колледжу «Бандари» в Момбасе, Кения.

5. Развитие инфраструктуры

62. Как отмечалось в главе II выше, частные инвестиции в основном сконцентрированы в небольшой группе развивающихся стран. Это связано главным образом с проблемой узости национальных рынков стран, которая может быть решена путем поощрения региональных проектов. Эффективным инструментом в решении этой проблемы может стать региональное сотрудничество. Не зря многие из заключенных в Африке соглашений о передаче в концессию железных дорог охватывают несколько стран (Буркина-Фасо — Кот-д'Ивуар и Малави — Мозамбик).

63. Другое направление регионального сотрудничества связано с концепцией развития коридоров. Речь идет о решении основной проблемы, связанной с развитием инфраструктуры стран с низким уровнем дохода, а именно проблемы первичности и вторичности. С одной стороны, инвестиции в инфраструктуру становятся рентабельными лишь при определенном уровне экономической активности, т.е. развитие транспорта является производной от развития экономики в целом. С другой стороны, экономическая деятельность невозможна без наличия надлежащей транспортной инфраструктуры. Кроме того, развитие такой деятельности сопряжено с высокими издержками до тех пор, пока объем перевозок не достигал уровня, когда становится возможной экономия за счет масштабов и начинает ощущаться реальное влияние конкуренции.

64. В качестве способа решения этой проблемы концепция развития коридоров предусматривает сосредоточение жизнеспособных промышленных инвестиционных проектов в пределах отдельных коридоров, связывающих внутренние производственные зоны с портами, при одновременном инвестировании средств в развитие инфраструктуры. Синхронное развитие собственно производственной деятельности и инфраструктуры обеспечивает доходность проектов, что делает инвестиции в инфраструктуру привлекательными для частного бизнеса. Инвестиции в инфраструктуру в свою очередь стимулируют экономическую деятельность и способствуют концентрации производства. Политика правительств при этом направлена на привлечение «базовых» инвестиций, обеспечивающих наличие условий для жизнеспособности инфраструктуры, а затем и всех других инвестиций. Особое внимание в рамках этого процесса уделяется развитию малых и средних предприятий или так называемой «денсификации»¹⁷.

65. Одним из примеров весьма успешного воплощения в жизнь концепции развития коридоров является коридор «Мапуту». Среди других экономических коридоров в регионе САДК можно назвать коридор «Бейра» между Мозамбиком и Зимбабве и коридор «Мтвара» в Объединенной Республике Танзании, обслуживающий Замбию, Малави, северную часть Мозамбика и южную часть Объединенной Республики Танзании (подробнее см. вставку ниже).

¹⁷ African Transport Infrastructure, Trade and Competitiveness, *op.cit.*

**Региональные экономические коридоры в южной части Африки и
инициативы в области пространственно-территориального развития:
общий обзор**

1. Историческая справка

Программа инициативных мер в области пространственно-территориального развития (ИПТР) была принята пять лет назад правительствами Мозамбика и Южной Африки. Ее развертывание стало возможно благодаря глубоким политическим изменениям, происшедшим в регионе в первой половине 90-х годов.

С приходом к власти демократического правительства в Южной Африке и благодаря общему улучшению перспектив «мира» в регионе ряд стран юга Африки наконец смогли приступить к совместному решению социально-экономических проблем региона, и в частности к разработке региональных программ и стратегий развития, направленных на обеспечение долгосрочного экономического роста и создание рабочих мест.

Одним из приоритетных направлений их деятельности стали модернизация и развитие существовавших уже многие десятилетия региональных транспортных коридоров. Расширению поддержки в рамках САДК концепции многосекторальных экономических коридоров (в отличие от чисто транспортных коридоров), а также усилий по планированию и мобилизации инвестиционных ресурсов в контексте ИПТР во многом способствовало успешное введение в действие экономического коридора «Мапуту». Основные принципы, цели и стратегии, заложенные в программу ИПТР, в настоящее время гораздо шире используются при проектировании и создании всех экономических коридоров, независимо от того, являются ли они частью программы ИПТР или нет.

2. Общие стратегии развития

Во-первых, восстановление автомобильных и железных дорог, портов, телекоммуникационных сетей и припортовой инфраструктуры, без чего невозможно эффективное и результативное функционирование коридоров в качестве транспортных маршрутов и экономических артерий.

Во-вторых, поощрение частных инвесторов и частных операторов к сотрудничеству на принципах партнерства с государственным сектором в восстановлении, эксплуатации и содержании инфраструктуры.

В-третьих, выявление возможностей для экономического развития, которые можно было бы активно использовать (в экономическом, финансовом и экологическом плане) для наращивания потенциала развития в экономических коридорах и вокруг них.

В-четвертых, выявление возможностей для развития и функционирования частного сектора и разработка подробных стратегий, направленных на выявление потенциальных частных инвесторов и мобилизацию частных инвестиций.

В-пятых, содействие развитию добывающих отраслей, которые действуют или могли бы действовать в данном районе, с учетом интересов местного населения.

В-шестых, выявление и содействие расширению возможностей для использования на месте ресурсов, получаемых в результате развития добывающей промышленности, в качестве основы для развития производства и экспорта товаров с высокой степенью обработки.

В-седьмых, выявление возможностей, при наличии таковых, для налаживания эффективных и устойчивых партнерских отношений между иностранными инвесторами, национальным частным сектором и местными общинами.

В-восьмых, укрепление связей между основными городами и провинциями, пересекаемыми экономическими коридорами.

В-девятым, содействие формированию благоприятного общего/инвестиционного климата, позволяющего местным, региональным и международным частным предприятиям использовать открывающиеся инвестиционные возможности.

Источник: Changing Transport for Growth and Integration in Southern Africa.

66. Еще одним важным направлением регионального сотрудничества являются меры по облегчению процедур прохождения транзитным транспортом пунктов пересечения границ. Между странами — членами САДК достигнуто соглашение о создании (с привлечением частных финансовых ресурсов и/или с передачей в частное управление) объединенных пограничных пунктов. Такие пункты позволяют сократить время, затрачиваемое грузовыми и пассажирскими транспортными средствами на пересечение границы. При этом пограничный контроль становится более эффективным, поскольку представители обеих стран работают рука об руку и имеют возможность обмениваться информацией и на взаимной основе использовать инфраструктуру.

В. Меры на международном уровне

67. В 90-е годы общий объем ОПР, направляемый на цели осуществления инфраструктурных проектов в развивающихся странах, сократился наполовину, что было связано главным образом с резким увеличением частных инвестиций. В некоторых крупных развивающихся странах увеличение частных инвестиций более чем компенсировало сокращение притока ОПР, особенно в телекоммуникационном и энергетическом секторах, чего, однако, нельзя сказать о большинстве развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. Эти страны продолжают испытывать значительный дефицит ресурсов, особенно в условиях быстрого роста населения и ускорения темпов урбанизации. Только для сохранения статус-кво им необходимы значительные дополнительные инвестиции. По оценкам Всемирного банка, одной лишь Африке для покрытия потребностей в инвестициях в инфраструктуру ежегодно требуется 18 млрд. долл. США. В

этой связи необходимо переломить тенденцию к сокращению внешнего финансирования, особенно ОПР. Таким образом, странам-донорам и учреждениям, занимающимся вопросами финансирования и развития, следует уделять первоочередное внимание проектам и программам, направленным на обеспечение субрегионального развития/создание экономических коридоров и на реализацию инициатив в области пространственно-территориального развития.

68. Поскольку во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита схемы финансирования, основанного на 100-процентном участии частного капитала, могут оказаться неработоспособными, международному сообществу предлагается оказывать поддержку новым механизмам финансирования, таким, как:

- региональные венчурные фонды, суть которых состоит в использовании безвозмездных займов многосторонних организаций для оплаты проектных и управленческих услуг, оказываемых отдельным странам или проектам, и для привлечения инвестиций в более рискованные инфраструктурные проекты путем частичного покрытия рисков;
- участие в капитале местных финансовых учреждений, предполагающее приобретение иностранными инвесторами акций отдельных банков, осуществляющих кредитование мелких инфраструктурных проектов;
- совместное финансирование, предполагающее предоставление многосторонними финансовыми учреждениями и местными банками параллельных кредитов на осуществление инфраструктурных проектов;
- межбанковские займы, когда иностранное финансовое учреждение предоставляет долгосрочный кредит местному банку для его использования на цели кредитования мелких инфраструктурных проектов.

69. Многосторонние и двусторонние учреждения должны и впредь выступать гарантами, покрывающими традиционные и нетрадиционные политические риски, и служить основным источником льготного финансирования и льготных кредитов, предоставляемых либо непосредственно, либо через местные банки. Такие многосторонние займы вкуче с частными кредитами позволят сделать цены на государственные услуги доступными как для государственных, так и для местных предприятий. Инвестиционные гарантии становятся все более популярным средством стимулирования частных инвесторов к осуществлению сравнительно рискованных проектов. В 2000 году Многостороннее агентство по гарантированию инвестиций (МАГИ) предоставило гарантии на общую сумму 1605 млн. долл. США (по сравнению с 132 млн. долл. США в 1990 году). Каждый доллар гарантий МАГИ позволяет привлечь в среднем 5 долларов частных инвестиций. Почти треть портфеля гарантийных обязательств МАГИ приходится на инфраструктурные проекты и около 12% — на наименее развитые страны. В ходе проведенного недавно опроса инвесторов 73% инвесторов указали, что гарантии МАГИ играют исключительно важную роль в качестве стимула к осуществлению инвестиционных проектов.

70. Международному сообществу следует и впредь поддерживать проводимые на национальном и региональном уровнях реформы в области политики, законодательства, государственного регулирования и

институционального строительства, направленные на создание независимых, ответственных органов управления транспортным сектором, повышение роли ассоциаций частного сектора и укрепление механизмов, призванных содействовать эффективному диалогу между государственным и частным секторами.

71. Международное сообщество может эффективно содействовать улучшению показателей работы государственного и частного секторов. Партнеры по процессу развития должны принимать меры к тому, чтобы ПИИ способствовали повышению профессионализма и укреплению управленческого потенциала частного сектора в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. Важную роль в совершенствовании системы управления и в стимулировании экономического развития, а также в поддержании мира и стабильности, которые являются необходимыми условиями успеха предпринимательской деятельности, могло бы сыграть предоставление ресурсов по линии ОПР на цели укрепления потенциала государственного сектора.

72. Учитывая растущее значение информационных технологий, телекоммуникационных средств и контейнеризации для эффективного осуществления международных торговых/транспортных операций, сообществу доноров необходимо уделять особое внимание проектам в этих областях, осуществляемым в окружении транзитных коридоров.

73. ЮНКТАД должна и далее оказывать техническую помощь в целях поддержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита в их усилиях по совершенствованию систем транзитных перевозок, внося тем самым вклад в решение упомянутых выше задач. Такая помощь включает в себя:

а) сбор, оценку и распространение информации по вопросам, касающимся транзитных перевозок, и анализ опыта различных регионов и субрегионов в области создания и совершенствования систем транзитных перевозок;

б) проведение исследований, касающихся транзитных перевозок, для оказания помощи директивным органам, в частности в определении тех узких мест, устранение которых не требует больших затрат времени и средств;

в) организацию учебных программ, ориентированных на потребности директивных органов, управленческих работников и компаний, занимающихся вопросами транзитных перевозок;

г) наблюдение за ходом осуществления международным сообществом мер, направленных на удовлетворение потребностей и решение проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в области транзитных перевозок;

д) разработку мер для их принятия на национальном, субрегиональном и международном уровнях в целях совершенствования систем транзитных перевозок в связи с изменением экономических и политических условий.

Приложение

Таблица А.

Внутрирегиональная торговля развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (доля внутрирегиональных или внутриконтинентальных поставок в общем объеме экспорта и импорта), 1998 и 1999 годы (в процентах)

Страна	Экспорт		Импорт	
	1998 год	1999 год	1998 год	1999 год
Афганистан	36,0	54,9	56,1	55,8
Армения	33,8	24,5	26,1	25,5
Азербайджан	48,8	22,7	40,0	32,6
Боливия	44,4	37,7	35,1	46,4
Буркина-Фасо	8,4	13,8	27,7	30,6
Бурунди	2,8	2,0	17,6	19,7
Центральноафриканская Республика	2,3	2,0	17,2	17,9
Чад	5,1	6,0	31,8	34,3
Эфиопия	9,2	14,5	2,7	2,4
Казахстан	17,2	27,0	14,6	24,7
Кыргызстан	33,0	34,0	44,1	41,4
Лаосская Народно-Демократическая Республика	5,8	21,5	84,9	86,9
Малави	9,3	5,4	21,6	21,7
Мали	8,4	8,1	23,9	24,2
Монголия	40,9	53,9	27,1	35,9
Непал	36,5	31,4	79,4	73,7
Нигер	31,9	32,8	28,3	33,2
Парагвай	63,6	65,9	52,4	54,6
Руанда	2,2	4,1	24,2	24,9
Таджикистан	30,0	32,2	48,3	60,8
Бывшая югославская Республика Македония	8,8	8,6	11,5	12,7
Туркменистан	59,2	23,7	47,7	46,1
Уганда	2,3	2,2	38,5	41,5
Узбекистан	40,9	45,9	38,4	40,4
Замбия	13,2	14,4	17,2	12,5
Зимбабве	21,7	18,2	5,6	5,7

Источник: IMF, Direction of Trade Statistics, CD-ROM (April 2001).

Примечание: Отсутствуют данные по Ботсване, Бутану, Лесото и Свазиленду.

Таблица В.

**Структура экспорта развивающихся стран, не имеющих
выхода к морю (основные товарные группы по средней
стоимости за 1997-1998 годы)**

Страна	Три важнейшие товарные группы	В процентах от общего объема экспорта
Афганистан	057 Фрукты и орехи, свежие или сушеные	18,4
	268 Шерсть и другой волос животных, за исключением шерстяного топса	10,8
	247 Другие необработанные или начерно брусованные лесоматериалы	7,9
Армения	667 Жемчуг, драгоценные и полудрагоценные камни	21,4
	288 Не отнесенные к другим категориям отходы и лом цветных металлов	11,8
	112 Алкогольные напитки	8,8
Азербайджан	334 Нефтепродукты, очищенные	30,0
	263 Хлопок	14,4
	333 Сырая нефть	11,1
Бутан	523 Другие неорганические химические вещества	21,3
	634 Шпон, фанера и прочая улучшенная древесина	19,6
	057 Фрукты и орехи, свежие или сушеные	17,2
Боливия	287 Не отнесенные к другим категориям руды и рудные концентраты черных металлов	15,6
	081 Корм для животных	8,6
	971 Не отнесенное к другим категориям немонетарное золото	8,6
Ботсвана	Данные отсутствуют	
Буркина-Фасо	263 Хлопок	72,0
	971 Не отнесенное к другим категориям немонетарное золото	6,7
	611 Кожа	6,4
Бурунди	071 Кофе и заменители кофе	82,1
	074 Чай и мате	12,0
	263 Хлопок	1,9

Страна	Три важнейшие товарные группы	В процентах от общего объема экспорта
Центральноафриканская Республика	667 Жемчуг, драгоценные и полудрагоценные камни	34,5
	277 Не отнесенные к другим категориям природные абразивные материалы	25,6
	263 Хлопок	19,4
Чад	263 Хлопок	87,2
	292 Не отнесенные к другим категориям сырые овощи	8,2
	792 Летательные аппараты и их оборудование и части	1,9
Эфиопия	071 Кофе и заменители кофе	67,7
	611 Кожа	7,1
	222 Семена масличных культур	4,9
Казахстан	333 Сырая нефть	30,5
	682 Медь	10,4
	674 Чугунные или стальные заготовки и листовой прокат	6,3
Кыргызстан	351 Электроэнергия	14,5
	061 Сахар и мед	11,2
	263 Хлопок	6,8
Лаосская Народно-Демократическая Республика	248 Древесина необработанная	18,1
	845 Верхняя одежда и другие трикотажные товары	12,4
	071 Кофе и заменители кофе	10,7
Лесото	Данные отсутствуют	
Малави	121 Табачное сырье; табачные отходы	64,4
	074 Чай и мате	8,3
	061 Сахар и мед	4,6
Мали	263 Хлопок	86,9
	611 Кожа	1,3
	667 Жемчуг, драгоценные и полудрагоценные камни	1,1
Монголия	287 Не отнесенные к другим категориям руды и рудные концентраты черных металлов	24,7
	334 Нефтепродукты, очищенные	11,1
	268 Шерсть и другой волос животных, за исключением шерстяного топса	8,8

Страна	Три важнейшие товарные группы	В процентах от общего объема экспорта
Непал	659 Ковровые покрытия и т.д.	42,0
	842 Мужская верхняя одежда, нетрикотажная	16,5
	931 Неклассифицированные специальные операции и товары	8,8
Нигер	333 Сырая нефть и сырые нефтепродукты, полученные из битуминозных пород	47,5
	524 Радиоактивные и связанные с ними материалы	33,2
	541 Медицинские и фармацевтические товары	6,6
Парагвай	222 Семена и плоды масличных культур, за исключением муки мелкого и крупного помола	43,5
	081 Корм для животных	9,4
	263 Хлопок	6,5
Руанда	071 Кофе и заменители кофе	37,6
	971 Не отнесенное к другим категориям немонетарное золото	34,4
	074 Чай и мате	8,9
Свазиленд	Данные отсутствуют	
Таджикистан	263 Хлопок	40,7
	684 Алюминий	17,2
	057 Фрукты и орехи, свежие или сушеные	9,4
Бывшая югославская Республика Македония	843 Женская верхняя одежда из текстильных тканей	9,6
Республика Македония	674 Чугунные или стальные заготовки и листовой прокат	7,7
	844 Нижнее белье из текстильных тканей	6,6
Туркменистан	263 Хлопок	25,9
	334 Нефтепродукты, очищенные	19,9
	341 Газ, природный или полученный искусственным путем	18,6
Уганда	071 Кофе и заменители кофе	73,2
	034 Рыба, свежая, охлажденная или замороженная	8,9
	263 Хлопок	2,9
Узбекистан	263 Хлопок	51,3
	971 Немонетарное золото	5,0
	341 Газ, природный или полученный искусственным путем	4,7

Страна	Три важнейшие товарные группы	В процентах от общего объема экспорта
Замбия	682 Медь	70,8
	689 Различные цветные металлы	7,7
	651 Текстильная комплексная нить	3,6
Зимбабве	121 Табачное сырье; табачные отходы	26,7
	671 Чугун в чушках, губчатое железо, чугун или сталь	8,3
	263 Хлопок	6,6

Источник: Расчеты секретариата ЮНКТАД на основе данных Статистического отдела Секретариата Организации Объединенных Наций и UNCTAD Handbook of Statistics, 2000.