



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
23 August 2002  
Russian  
Original: English

## Пятьдесят седьмая сессия

Пункт 86(f) предварительной повестки дня\*

**Вопросы макроэкономической политики:  
подготовка к Международному совещанию  
министров по вопросу о сотрудничестве  
в области транзитных перевозок**

### **Конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю: подготовка к Международному совещанию министров по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок**

**Доклад Генерального секретаря\*\***

#### *Резюме*

Отсутствие территориального доступа к морю, удаленность и изолированность от мировых рынков и значительные транзитные издержки продолжают накладывать серьезные ограничения на общее социально-экономическое развитие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Из 30 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, 16 отнесены к категории наименее развитых стран. Международное сообщество направляет значительные ресурсы на развитие транспортной инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. Ряд учреждений Организации Объединенных Наций и другие международные организации проводили важную работу в области содействия развитию торговли, которая была направлена на повышение эффективности использования существующей транспортной инфраструктуры. В настоящем докладе была предпринята попытка дать целостное представление о принимаемых мерах, не ограничиваясь описанием отдельных проектов в

\* A/57/150.

\*\* Доклад был представлен конференционным службам с задержкой, которая объясняется сроками учреждения Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам и кадровой ситуацией в ней.

развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. В Декларации тысячелетия был сформулирован призыв создать глобальное партнерство в интересах удовлетворения особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Решение Генеральной Ассамблеи созвать в 2003 году международное совещание министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок свидетельствует о том, что международное сообщество уделяет первоочередное внимание проблемам развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

## I. Введение

1. В пункте 21 своей резолюции 56/180 Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря подготовить доклад об осуществлении этой резолюции и представить его Ассамблее на ее пятьдесят седьмой сессии.

2. В пункте 13 вышеупомянутой резолюции Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря созвать в 2003 году Международное совещание министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок для рассмотрения текущего состояния систем транзитных перевозок, включая осуществление Глобальных рамок 1995 года для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита и сообществом доноров, и выработки, в частности, соответствующих мер в области политики и практических программ, направленных на создание эффективных систем транзитных перевозок. Совещание будет проведено в течение двух дней, и ему будет предшествовать трехдневное совещание старших должностных лиц для завершения подготовки по вопросам существа.

3. В пункте 22 Генеральная Ассамблея постановила включить в предварительную повестку дня своей пятьдесят седьмой сессии в рамках пункта, озаглавленного «Вопросы макроэкономической политики», подпункт, озаглавленный «Подготовка к Международному совещанию министров по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок». В пункте 15 Ассамблея просила Генерального секретаря в тесном взаимодействии с секретариатом Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и при его полном участии, когда это необходимо, оказать профильную и организационную поддержку в проведении Международного совещания министров и просила провести в связи с этим необходимую подготовку на субрегиональном и региональном уровнях, в зависимости от обстоятельств, при участии всех основных заинтересованных сторон, включая частный сектор.

## II. Особые нужды и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

### Отсутствие территориального доступа к морю

4. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в целом относятся к беднейшим развивающимся странам с самыми низкими темпами роста, для которых важнейшей статьёй экспортных поступлений, как правило, является выручка от экспорта крайне ограниченного набора сырьевых товаров. Кроме того, из 30 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, 16 относятся к категории наименее развитых стран. Главными причинами относительной бедности этих стран, видимо, являются отсутствие территориального доступа к морю и их удаленность и изолированность от мировых рынков. Морская торговля этих стран всегда зависит от транзита через территории других стран. Необходимость пересечения границ большего числа государств и удаленность от рынков приводят к значительному увеличению общих затрат на оплату транспортных услуг.

5. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, более сильно зависят от проводимой другими странами политики в области развития транспорта, их транспортных предприятий и объектов транспортной инфраструктуры и, следовательно, имеют относительно ограниченные возможности влиять на развитие транспортной инфраструктуры, осуществлять управление транспортом и определять политику в этой области, при разработке которой страна транзита обычно исходит из своих интересов. Создание эффективных транзитных транспортных систем предполагает заключение соглашений о сотрудничестве между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и соседними странами транзита.

### Удаленность и изолированность от мировых рынков

6. Удаленность от основных мировых рынков — главная причина, по которой многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, довольно безуспешно пытаются смягчить последствия своего неблагоприятного

географического положения, по сравнению с не имеющими выхода к морю странами из числа европейских государств. Не имеющие выхода к морю развитые европейские страны территориально расположены таким образом, что наиболее крупные рынки находятся вокруг них, и, при этом, процентная доля их морской торговли в их внешнеторговом обороте сравнительно невелика. Главные статьи экспорта этих стран составляют товары, имеющие высокую добавленную стоимость, причем морские порты находятся от них сравнительно близко. Что касается развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, то такие страны, как правило, находятся слишком далеко от морских портов. Дальше всего от моря находится Казахстан (3750 км), за которым следуют Афганистан, Замбия, Зимбабве, Нигер и Чад, удаленность которых от ближайшего морского побережья в каждом случае составляет свыше 2000 километров. Транзитные перевозки товаров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, сопряжены с исключительно большими затратами времени в силу протяженности маршрутов, сложного рельефа местности, неудовлетворительного состояния автомобильных и железных дорог и плохой организации транзитных перевозок.

7. В большинстве случаев расположенные по соседству с ними страны транзита также являются развивающимися странами, нередко с довольно схожей экономической структурой, которые часто сталкиваются с такой же проблемой дефицита ресурсов. Судя по имеющимся данным, товарооборот между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита обычно составляет довольно незначительную сумму. В любом случае развивающиеся страны транзита обычно не имеют отвечающих высоким техническим требованиям и эффективно организованных транспортных систем, к которым могли бы на практике присоединиться соседние не имеющие выхода к морю страны в результате развития своих национальных транспортных систем.

8. Между расстоянием и транспортными расходами существует четкая взаимосвязь. Высокие транспортные расходы лишают развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, их конкурентных преимуществ и приводят к сокращению их товарооборота. Воздействие высоких транспортных издержек на товарооборот

издержек на товарооборот приводит к сокращению последнего и наиболее сильно проявляется в транспортноёмких областях, которые зависят от экспорта или в которых используются в производстве импортные промежуточные товары. Большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляют страны-экспортеры сырья. Согласно оценкам ЮНКТАД, подготовленным на основе статистических данных Международного валютного фонда о платёжных балансах, в 1995 году процентная доля расходов не имеющих выхода к морю развивающихся стран на оплату транспортных и страховых услуг в среднем превышала средний показатель для развивающихся стран почти в два раза и средний показатель для развитых стран — в три раза.

10. По сравнению с тарифами, установленными после Уругвайского раунда для стран пользующихся режимом наибольшего благоприятствования, высокие транспортные расходы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, стали для этих стран значительно более серьёзным препятствием для развития торговли, чем тарифы. В Канаде, Европейском союзе, Японии и Соединённых Штатах Америки тарифы на товары, импортируемые из большинства развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляют 3–7 процентов. При этом расходы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на оплату транспортных услуг в среднем почти в три раза превышают расходы на оплату этих тарифов. Недавние инициативы, направленные на обеспечение более широкого доступа на рынки товаров из наименее развитых стран, благоприятно отразились на положении большинства не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

### **III. Конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю**

11. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, ставят перед своими службами транзита следующие цели: а) обеспечение беспрепятственного доступа к морю для всех видов транспорта; б) сокращение издержек и повышение качества услуг в целях повышения конкурентоспособности своих экспортных товаров;

экспортных товаров; с) снижение стоимости импортных товаров с учетом расходов на их доставку; d) прокладка маршрутов, обеспечивающих надежную и своевременную доставку грузов; e) сокращение ущерба от утраты, повреждения и порчи грузов при транспортировке; и f) создание условий для развития экспорта.

12. Международное сообщество принимает меры по оказанию развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита помощи в решении проблем, касающихся организации транзитных перевозок. Такие меры включают оказываемую Всемирным банком и региональными банками развития, а также предоставляемую по линии программ двусторонней помощи финансовую помощь в деле развития инфраструктуры транспортного сектора; программы многосторонней и двусторонней технической помощи; предлагаемые ЮНКТАД, региональными комиссиями, Всемирной торговой организацией (ВТО) и другими соответствующими международными, региональными и профессиональными организациями меры в области содействия развитию торговли.

#### **Официальная помощь в целях развития в транспортном секторе**

13. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита, при наличии финансовых средств, продолжали делать значительные инвестиции в развитие инфраструктуры. Средства для осуществления таких инвестиций в основном поступали от их партнеров по процессу развития в виде безвозмездной помощи или льготных займов. К числу наиболее крупных доноров в этой области относятся региональные банки развития, Всемирный банк, Европейский союз и Япония.

14. В 90-е годы сумма объявленных взносов в транспортный сектор в 30 развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в целом составила 8,6 млрд. долл. США, или 11,8 процента от общей суммы объявленных взносов, а в развивающихся странах транзита они составили 50,2 млрд. долл. США, или 13,4 процента. При этом объявленные взносы на цели, связанные с объектами физической инфраструктуры всех видов, составили 26,5 процента от общей суммы принятых обязательств на транспортный сектор 30 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и 33,5 процента от общей суммы соответствующих ассигнований 34

суммы соответствующих ассигнований 34 развивающихся стран транзита<sup>1</sup>.

#### **Прямые иностранные инвестиции**

15. Отлаженная транспортная система — это не только предпосылка для развития торговли, но и необходимые условия для притока прямых иностранных инвестиций. В число основных конкретных экономических критериев отбора стран, перспективных с точки зрения прямых иностранных инвестиций, являются наличие физической инфраструктуры и надежной и эффективной системы транспорта и связи. Доля прямых иностранных инвестиций, которая приходится на 30 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, очень мала: в 2001 году она составляла 4,6 млрд. долл. США, или 0,34 процента от общей суммы прямых иностранных инвестиций во всем мире. Самый большой приток прямых иностранных инвестиций среди развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имел место в Казахстане, где их сумма составила 1,2 млрд. долл. США. Между тем прямые иностранные инвестиции в 15 развивающихся стран Африки, не имеющих выхода к морю, в общей сложности составили всего 984 млн. долл. США.

#### **Меры в области реформ**

16. Ввиду сокращения финансирования и повышения требовательности пользователей правительства развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита должны принимать меры по повышению эффективности существующей транспортной инфраструктуры. В частности, необходимо обеспечить надлежащий ремонт и активное использование объектов транспортной инфраструктуры. Необходимо пересмотреть правила и положения, с тем чтобы они были направлены на поощрение участия частного сектора, дерегулирование, децентрализацию и либерализацию. Необходимо также принимать меры по совершенствованию управления, дерегулированию, коммерциализации и приватизации. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся государствам транзита также требуется помощь в отношении пересмотра их нормативной базы, развития людских ресурсов и осуществления реформ.

<sup>1</sup> См. ЮНКТАД/LDC/112.

### Региональная интеграция

17. Следует упорно добиваться достижения важной, особенно в условиях нехватки инвестиций, цели преодоления нематериальных препятствий, затрудняющих эффективное использование существующей материальной инфраструктуры на транспорте. В этой связи важную роль в деле развития транзитных транспортных перевозок играет создание региональных транспортных коридоров и принятие общих норм и стандартов. Следует принимать меры организационного плана, особенно в том, что касается осуществления соглашений и процедур, касающихся транзитных перевозок. Региональные интеграционные процессы и субрегиональные организации играют важную роль в развитии сотрудничества и торговли на региональном уровне.

### Нематериальные аспекты транзитных перевозок

18. Тогда как совершенствование транспортной инфраструктуры представляет собой долгосрочную задачу, меры по оказанию содействия развитию торговли играют исключительно важную роль с точки зрения сокращения операционных торговых издержек за счет упрощения требований, согласования документации и процедур, стандартизации коммерческой практики и принятия согласованных правил представления элементов данных. Меры в области оказания содействия развитию торговли могут иметь особое значение для стран, не имеющих выхода к морю, так как их товары следуют через границы большего числа государств. Требования к документации часто бывают недостаточно транспарентными и избылиуют повторами, причем это проблема часто усугубляется отсутствием взаимодействия между торговыми партнерами и официальными органами. Несмотря на достижения в области информационной технологии, автоматическое представление данных до сих пор составляет скорее исключение.

19. О серьезности этой проблемы можно судить хотя бы потому, что, согласно данным ЮНКТАД, обычная таможенная операция осуществляется с участием 20–30 различных сторон, 40 документов, 200 параметров (из которых 30 повторяются не менее 30 раз). По данным исследования, подготовленного Азиатско-тихоокеанским экономическим сотрудничеством (АТЭС),

трудничеством (АТЭС), осуществление программ по оказанию содействия развитию торговли привело бы к увеличению реального валового внутреннего продукта стран АТЭС примерно на 0,26 процента, т.е. оно дало бы почти в два раза большую отдачу, чем либерализация тарифов, причем экономия в результате снижения цен на импортные товары для развивающихся стран региона составила бы 1–2 процента.

## IV. Программы и инициативы международных организаций

20. **Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.** Самой важной программой технического сотрудничества ЮНКТАД в области содействия развитию торговли является Автоматизированная система таможенных данных (АСИКУДА). Ключевым компонентом этой программы является пакет программного обеспечения, предназначенный для рационализации и сокращения таможенной документации и процедур. Программа разработана с учетом и на основе рекомендаций и стандартов Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и Всемирной таможенной организации (ВТО), включая Формуляр-образец Организации Объединенных Наций для внешнеторговых документов, коды внешнеторговых данных и другие стандарты. Основная идея состоит в том, чтобы избавить таможенную систему от устаревших процедур и практики и перейти на международную практику и стандарты в целях увеличения национальных таможенных поступлений за счет сокращения затрат и ускорения таможенной очистки. С момента своей разработки эта программа неоднократно уточнялась и пересматривалась в целях повышения производительности и эффективности системы.

21. ЮНКТАД выступает с идеей создания национальных комитетов по упрощению торговых и транспортных процедур. В эти комитеты войдут представители всех государственных и частных субъектов, занимающихся вопросами упрощения торговых и транспортных процедур в той или иной стране, например государственные учреждения, службы по оказанию услуг, потребители транспортных услуг и т.д. Учреждаемые в качестве консультативных органов национальные комитеты по упрощению торговых и транспортных процедур выступают в роли национальных форумов по

ступают в роли национальных форумов по вопросам разработки формальностей, процедур и документации для использования в сфере международного транспорта и торговли.

22. ЮНКТАД создала инструмент для управления перевозками под названием Система предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС). АКИС представляет собой набор компьютерных программ, генерирующих управленческую информацию, необходимую для решения задач, связанных с осуществлением смешанных грузовых транзитных и транспортных перевозок. АКИС позволяет иметь более полную информацию, которая помогает контролировать действия отдельных перевозчиков и облегчает рациональное планирование деятельности на корпоративном уровне. Эта система также выполняет функции базы данных, в которой содержится самая свежая поступившая информация о местоположении и состоянии товаров и транспортных средств. Таким образом, она позволяет государственным органам и другим учреждениям рассматривать национальные, субрегиональные и региональные проблемы и изучать альтернативные возможности для осуществления инвестиций в транспортный сектор.

23. ЮНКТАД также осуществляет меры, направленные на развитие субрегионального сотрудничества в области транзитных перевозок, включая поощрение практики разработки рамочных соглашений о транзитных перевозках.

24. **Экономическая комиссия для Африки.** ЭКА продолжает выступать за создание транзитных коридоров и регулярно проводит исследования в целях выявления основных препятствий, мешающих созданию эффективных транзитных транспортных систем в основных транспортных коридорах в Африке. В целях преодоления этих недостатков планируется принять меры по улучшению ряда транзитных коридоров. При содействии ЭКА ряд стран, не имеющих выхода к морю, и соседние с ними прибрежные страны заключили двусторонние и многосторонние соглашения о содействии перевозкам товаров и людей. Согласно выводам ЭКА, те из стран, не имеющих выхода к морю, которые подписали соглашения об условиях транзита с соседними странами транзита, сталкиваются со сравнительно менее серьезными трудностями в области транзита, нежели страны, которые этого не сделали, несмотря на то, что упомянутые соглашения выполняются

неудовлетворительно. Основным транспортным средством для международных перевозок в Африке остается автомобильный транспорт.

25. Недвусмысленным свидетельством признания особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, стало провозглашение второго Десятилетия транспорта и связи Организации Объединенных Наций в Африке (ЮНТАКДА II). При проведении Десятилетия особое внимание уделялось оказанию содействия развитию международного автомобильного транспорта в целях преодоления торговых барьеров и других препятствий, мешающих развитию торговли между африканскими государствами, за счет повышения эффективности автомобильного транспорта. Особое внимание уделялось унификации транзитных сборов, разработке руководящих принципов в отношении взимания согласованных сборов и согласованию правил в отношении нагрузки на ось. ЭКА также занимается разработкой показателей эффективности для осуществления контроля за использованием автомобильного транспорта на всем протяжении транспортных коридоров. Кроме того, она также принимала меры по упорядочению и упрощению работы пограничных контрольно-пропускных пунктов, используемых в целях транзитных перевозок. В этой связи были приняты меры по созданию дополнительных пограничных контрольно-пропускных пунктов в целях сокращения времени, затрачиваемого водителями грузовых автомобилей на пограничный контроль при пересечении границы, и упрощения формальностей.

26. В докладе об оценке ЮНТАКДА II признается необходимость надлежащим образом удовлетворять потребности 15 африканских стран, не имеющих выхода к морю, в осуществлении транспортных перевозок в морские порты. Сложные административные процедуры и низкий уровень развития инфраструктуры в странах транзита сдерживают развитие внешней торговли этих стран, не имеющих выхода к морю.

27. **Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана.** ЭСКАТО активно пропагандировала использование электронной торговли в рамках международной торговли в регионе, а также предоставляла своим странам-членам возможность обращаться к помощи опытного регионального консультанта по вопросам содействия развитию торговли и практике электронной торговли. ЭСКАТО также

также организовала национальные семинары, посвященные вопросу о развитии людских ресурсов для электронной торговли с уделением особого внимания малым и средним предприятиям, и организовала профессиональную подготовку по вопросу об использовании информационной технологии в целях стимулирования торговли и инвестиций. Помимо этого, ЭСКАТО организует совместное совещание высокого уровня ЮНКТАД-ЭСКАТО для Азиатско-Тихоокеанского региона по вопросу о стратегиях электронной торговли в целях развития, которое будет проведено в период с 20 по 22 ноября 2002 года.

28. ЭСКАТО недавно провела серию национальных и субрегиональных семинаров по вопросу о содействии торговле и развитии людских ресурсов и укреплении потенциала в целях развития торговли с особым упором на транзитную торговлю, которая имеет особое значение для стран, не имеющих выхода к морю. Было также подготовлено руководство по вопросам содействия развитию торговли. В целях оживления торговли ЭСКАТО также, в ряде случаев в сотрудничестве с Всемирной торговой организацией и Ассоциацией государств Юго-Западной Азии, провела учебные семинары по вопросу о вступлении в ВТО и осуществлении соглашений ВТО о технических барьерах в торговле. Также в целях содействия торговле ЭСКАТО провела на национальном уровне несколько исследований по вопросу о согласовании и упрощении торговой документации на основе международных стандартов и с учетом передовой практики.

29. ЭСКАТО в сотрудничестве с Азиатским банком развития и при поддержке правительства Японии учредила Рабочую группу по развитию торговли в целях координации деятельности национальных органов по вопросам содействия развитию торговли в странах субрегиона Большого Меконга и осуществления обмена передовым опытом в области развития торговли. ЭСКАТО также принимала участие в создании Форума по вопросам предпринимательской деятельности в субрегионе Большого Меконга в целях оказания содействия развитию частного сектора в субрегионе.

30. В рамках проекта по развитию инфраструктуры наземного транспорта в Азии, который включает деятельность по строительству автомобильных дорог в Азии и созданию трансасиатских железнодорожных сетей, а также меры по оказанию содействия развитию наземного

транспорта, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, было уделено особое внимание с учетом перспективы их подключения к региональной наземной транспортной сети. ЭСКАТО также настойчиво призвала государства-члены присоединиться к международным конвенциям по вопросам развития наземного транспорта.

31. **Европейская экономическая комиссия.** ЕЭК разработала свод международно-правовых документов, регулирующих международную перевозку грузов и движение транспортных средств. ЕЭК сыграла ключевую роль в принятии различных международных конвенций и соглашений, регулирующих международные железнодорожные и автомобильные перевозки. Был разработан также комплекс процедур, касающихся временного ввоза, перевозки опасных грузов, регулирования международных транспортных операций и трансграничной перевозки грузов.

32. ЕЭК поощряет присоединение к этим договорно-правовым документам и их осуществление всеми странами, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. ЕЭК также поощряла субрегиональное сотрудничество в области транзитной торговли. В сотрудничестве с ЭСКАТО ЕЭК оказывала помощь странам Центральной Азии, не имеющим выхода к морю, в рамках инициативы под названием «Специальная программа для стран Центральной Азии», которая предусматривала создание рабочей группы по упрощению процедур перевозок и пересечения границ. Эта программа направлена в первую очередь на развитие транспортной инфраструктуры и упрощение процедур пересечения границ.

33. ЕЭК вносит большой вклад в развитие международной торговли, принимая меры по сокращению объема документации при совершении торговых операций. Важнейшими элементами электронной торговли являются электронный обмен данными (ЭОД) и Правила электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте Организации Объединенных Наций (ЭДИФАКТ/ООН). ЭДИФАКТ/ООН представляют собой международный стандарт, устанавливающий порядок форматирования и последовательность обработки данных для ЭОД. ЕЭК разработала ЭДИФАКТ/ООН в целях создания международного стандарта вместо двух национальных стандартов, возникших в Соединенных Штатах и Европе,



единенных Штатах и Европе, существование которых сдерживало развитие международной торговли. ЭДИФАКТ/ООН представляет собой набор стандартов, указателей баз данных и руководящих принципов электронного обмена структурированными данными, в частности касающимися торговли товарами и услугами, между отдельными вычислительными сетями различных организаций, независимо от используемых типов компьютеров и программного обеспечения. ЕЭК также оказала помощь в разработке стандартов в отношении транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

**34. Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ).** Цель деятельности ЮНСИТРАЛ состоит в содействии преодолению или устранению препятствий на пути торговли, создаваемых несоответствиями в национальном законодательстве, регулирующем международную торговлю, путем содействия дальнейшими согласованию и унификации права международной торговли. Комиссия стала важным органом системы Организации Объединенных Наций в области права международной торговли. Она осуществляет свою деятельность главным образом через посредство разработки конвенций Организации Объединенных Наций и других правовых документов. В области работы, связанной с содействием торговле, Комиссия занимается международной торговлей товарами и связанными с этим операциями; международной транспортировкой товаров; международным торговым арбитражем и примирением; международными платежами; и электронной торговлей.

**35. Всемирная таможенная организация.** Все аспекты деятельности ВТО тесно связаны с содействием торговле. Ее основная задача состоит в содействии обеспечению честной, транспарентной, предсказуемой и эффективной деятельности таможенных служб. К числу ее основных направлений деятельности относятся: разработка и поощрение международных документов по вопросам согласования и единообразного применения упрощенных и эффективных примененных систем и процедур; изучение технических аспектов таможенных систем; повышение эффективности управления и методов работы таможенных служб; поощрение сотрудничества между таможенными службами и торговыми организациями в целях улучшения

организациями в целях улучшения коммуникации и повышения эффективности. В частности, ВТО внедрила согласованную систему описания и кодирования сырьевых товаров, которая используется во всем мире в качестве основы для классификации товаров и сбора доходов. ВТО разработала обширные программы технического сотрудничества, включая программу реформы и модернизации таможенных служб.

**36.** Наиболее важным аспектом деятельности ВТО является поощрение Международной конвенции по упрощению и согласованию таможенных процедур (Киотской конвенции). В июне 1999 года Совет ВТО утвердил пересмотренную Киотскую конвенцию. Пересмотренная Конвенция будет обеспечивать поощрение торговли на основе правовых положений в рамках общего приложения и конкретных приложений и глав. В Киотской конвенции изложены следующие принципы: стандартные и упрощенные процедуры; максимально широкое использование информационной технологии; партнерские отношения между таможенными и торговыми органами; максимально широкое использование автоматизированных систем; методы управления рисками; использование информации, предоставляемой до прибытия грузов, в целях обеспечения программ выборочности; использование электронной передачи финансовых средств; согласованное взаимодействие с другими учреждениями; и транспарентность в области таможенных требований, законов, правил и процедур.

**37. Всемирная торговая организация.** Правила ВТО содержат широкий круг положений, нацеленных на повышение транспарентности и установление минимальных процедурных стандартов. Тема, касающаяся поощрения торговли, была включена в число тем состоявшегося в Сингапуре в декабре 1996 года Совещания министров, которое поручило Совету по торговле товарами провести исследовательскую и аналитическую работу по упрощению торговых процедур в целях оценки сферы действия правил ВТО в этой области. В последующий период ВТО проводила исследовательскую и аналитическую работу.

**38.** В Декларации министров, принятой на четвертом совещании ВТО на уровне министров в Дохе в ноябре 2001 года, была признана необходимость дальнейшего ускорения товарооборота, складской и таможенной очистки товаров, включая товары в пути, и необходимость

ти, и необходимость активизации технической помощи и деятельности по созданию потенциала в этой области. Участники встречи постановили провести переговоры по поощрению торговли после пятой сессии совещания министров на основе решения, которое будет принято явным консенсусом на этой сессии, посвященной механизмам проведения переговоров. В период до пятой сессии Совет по торговле товарами проведет обзор и, в случае необходимости, внесет ясность и уточнит соответствующие аспекты статей V (Свобода транзита), VIII (Платежи и формальности, связанные с импортом и экспортом) и X (Публикация и применение положений, регулирующих торговлю) Генерального соглашения по тарифам и торговле и определит потребности в поощрении торговли и приоритеты членов, в частности развивающихся и наименее развитых стран.

## **V. Подготовка к международному совещанию министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, стран-доноров и международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок**

39. Межучрежденческое совещание по вопросам подготовки к Международному совещанию министров было проведено в Нью-Йорке 5 июня 2002 года. Высоким представителем по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам в сотрудничестве с секретариатом Координационного совета старших руководителей системы Организации Объединенных Наций. В нем приняло участие 35 представителей из более чем 20 учреждений и региональных комиссий Организации Объединенных Наций. В работе совещания также приняли участие члены Бюро пятого Совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей

вающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросам сотрудничества в области транзитных перевозок.

40. Основная цель этого межучрежденческого совещания состояла в достижении консенсуса между организациями системы Организации Объединенных Наций и другими участниками по вопросам концептуальных рамок и организационным аспектам Международного совещания министров. Система Организации Объединенных Наций должна обеспечивать согласованное взаимодействие в целях содействия разработке новой программы по созданию эффективных транспортных систем. Ключевым элементом обеспечения успеха Совещания министров будет подход, основанный на привлечении широкого круга участников. Следовательно, будут предприняты усилия по обеспечению того, чтобы у правительств, подразделений Организации Объединенных Наций и других соответствующих организаций было чувство причастности к подготовительному процессу, а также итогам Совещания министров. В этой связи необходимо создать механизм координаторов в соответствующих подразделениях Организации Объединенных Наций, региональных комиссиях и международных учреждениях, занимающихся вопросами финансирования и развития. Важным элементом этого процесса будет эффективное и результативное участие частного сектора. Было высказано мнение о том, что подготовительный процесс следует спланировать таким образом, чтобы были достигнуты предполагаемые результаты с помощью минимальных ресурсов. Шестое совещание правительственных экспертов, которое уже запланировано, будет преобразовано в первое заседание подготовительного комитета. Второе заседание подготовительного комитета будет организовано сразу же после Совещания министров. В этой связи в двухгодичный период 2002–2003 годов на дополнительные совещания планируется отвести не более пяти дней. В целях подготовки мероприятий на субрегиональном и региональном уровнях будут в максимальной степени использоваться имеющийся межправительственный механизм и инициативы, провозглашенные на субрегиональном и региональном уровнях. Поддерживая эти усилия в области планирования в целях сведения к минимуму финансовых последствий, участники подчеркнули

следствий, участники подчеркнули важное значение мобилизации необходимых дополнительных ресурсов для подготовки такого глобального совещания на высоком уровне.

43. Проведению Совещания министров должна предшествовать надлежащим образом согласованная и спланированная подготовительная работа. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся странам будет отвечать за общую координацию в рамках подготовки и организации Совещания министров. ЮНКТАД, Всемирный банк и региональные комиссии будут обеспечивать основные вопросы и технические аспекты Совещания министров в соответствующих сферах своей компетенции, используя при этом свои относительные преимущества.

44. Высокий представитель приступил к проведению консультаций с основными участниками. В частности, в ходе своих недавних поездок в столицы соответствующих стран он провел с Европейской комиссией и правительством Японии обширные консультации и обмен мнениями по основным вопросам и организационным аспектам Совещания министров. Он также приступил к проведению консультаций с Генеральным секретарем ЮНКТАД и исполнительными секретарями ЭКА и ЭСКАТО. Участники состоявшейся в Котону, Бенин, 5–7 августа 2002 года Совещания министров наименее развитых стран в своей Декларации выразили полную поддержку процесса подготовки к Международному совещанию министров.

45. В своей резолюции 56/180 Генеральная Ассамблея приняла во внимание предложение правительства Казахстана провести это Совещание министров у себя в стране. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам и секретариат ЮНКТАД направили совместную миссию в Казахстан, с тем чтобы проинформировать правительство Казахстана об организационных аспектах и основных вопросах Совещания; установить прямые контакты с соответствующими учреждениями и должностными лицами; и приступить к проведению консультаций с основными участниками в Казахстане, включая ПРООН, Всемирный банк, Азиатский банк развития, представителей стран-доноров и частного

стран-доноров и частного сектора, с тем чтобы заручиться их поддержкой и активным участием в подготовительном процессе.

46. Высокий представитель организовал 18 июня 2002 года два брифинга по основным вопросам и организационным аспектам Совещания министров для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а 12 июля 2002 года — для всех делегаций и заинтересованных организаций системы Организации Объединенных Наций.

## VI. Рекомендации

47. Следует активизировать усилия по обеспечению тесного и эффективного сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и их соседними странами транзита в ходе создания эффективных систем транзита.

48. Необходимо расширить международную помощь, оказываемую развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и их соседним странам, которые также относятся к числу развивающихся стран. Решающее значение в этой области имеет также сотрудничество Юг-Юг. Вопрос об эффективных транспортных системах в различных субрегионах Африки следует надлежащим образом решать в рамках Нового партнерства в целях развития в Африке.

49. Международному совещанию министров необходимо будет согласовать ориентированные на практические действия меры, в рамках которых учитывался бы широкий круг таких факторов, как беспрепятственный доступ к морю всех транспортных средств, отсутствие надлежащей инфраструктуры, несбалансированность торговли, неэффективная организация транспорта, неэффективное использование активов, реформа политики в области транзитных перевозок и слабые управленческие, процедурные, регуляционные и институциональные системы.

50. Генеральный секретарь призывает всех партнеров в области развития из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, международные учреждения, занимающиеся вопросами финансирования и развития, а также других участников, включая частный сектор, принять активное участие в подготовительном процессе и

участие в подготовительном процессе и в Международном совещании министров в целях достижения успешных итогов.

51. В целях содействия подготовке к Международному совещанию министров, включая участие в этом совещании представителей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, Генеральный секретарь настоятельно призывает государства-члены предоставить внебюджетные ресурсы в соответствии с призывом, с которым Генеральная Ассамблея обратилась в своей резолюции 56/180.

52. Кроме того, Генеральный секретарь настоятельно призывает организации системы Организации Объединенных Наций, включая Канцелярию Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, ЮНКТАД, региональные комиссии и Всемирный банк в рамках своих соответствующих мандатов взаимодействовать на хорошо скоординированной основе и оказать всемерную поддержку подготовительному процессу, а также Международному совещанию министров.

53. И наконец, Генеральный секретарь призывает соответствующие учреждения Организации Объединенных Наций и другие международные организации в приоритетном порядке предложить развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, свои программы и инициативы в области поощрения торговли в целях смягчения остроты конкретных проблем, обусловленных их неблагоприятным географическим положением.

---