



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
5 August 2004  
Russian  
Original: English

## Пятьдесят девятая сессия

Пункт 90(b) предварительной повестки дня\*

### Группы стран, находящихся в особой ситуации:

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

## **Осуществление Алматинской программы действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита**

### Доклад Генерального секретаря

#### *Резюме*

На протяжении непродолжительного периода, который прошел после принятия 23 декабря 2003 года Генеральной Ассамблеей своей резолюции 58/201, одобрявшей итоги Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, организации и органы системы Организации Объединенных Наций уделяют большое внимание деятельности по повышению информированности на национальном, региональном и международном уровнях об Алматинской программе действий: удовлетворение особых потребностей развиваю-

\* A/59/150.

щихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита, а также о важном значении ее полного и эффективного осуществления. Организации системы Организации Объединенных Наций предпринимали согласованные усилия по практической реализации механизма координации и контроля, предназначенного для осуществления Алматинской программы действий (A/CONF.202/3, приложение I). Один из основных полученных в этой связи результатов заключался в подготовке плана практического выполнения Алматинской программы действий, которым организации системы Организации Объединенных Наций и другие соответствующие международные, региональные и субрегиональные организации будут руководствоваться при осуществлении необходимых целенаправленных и надлежащим образом согласованных действий. В настоящем докладе содержится обзор первоначальных действий, предпринятых организациями и органами системы Организации Объединенных Наций в целях реализации Алматинской программы действий.

## I. Введение

1. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны обычно относятся к числу беднейших развивающихся стран с самыми низкими темпами роста и показателями социального развития. Международное сообщество признало, что главной причиной их относительной бедности является отсутствие территориального доступа к морю, удаленность и изолированность от мировых рынков. Их морская торговля неизбежно зависит от транзита через другие страны и от транзитной политики, объектов и инфраструктуры этих государств. Необходимость дополнительного пересечения ряда границ и удаленность от основных рынков значительно повышают общие транспортные издержки, в результате чего происходит снижение конкурентных преимуществ развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Такое невыгодное положение приводит к оттеснению развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на периферию международной торговли и мировой экономики. Создание эффективной системы транзитных перевозок будет зависеть от достижения договоренности о сотрудничестве между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и их соседними странами транзита. Во многих случаях соседние с ними страны транзита, особенно наименее развитые прибрежные страны, обладают во многом схожей экономической структурой и сталкиваются с нехваткой ресурсов. Многие из них обычно не располагают отвечающими высоким техническим стандартам и эффективно организованными транспортными системами, с которыми соседние с ними страны, не имеющие выхода к морю, могли бы интегрировать свои транспортные сети.

2. В августе 2003 года в Алматы, Казахстан, в целях уделения надлежащего внимания рассмотрению проблем, с которыми продолжают сталкиваться развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и во исполнение резолюции 57/242 Генеральной Ассамблеи от 20 декабря 2002 года была созвана Международная конференция 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. Она стала первым глобальным мероприятием высокого уровня Организации Объединенных Наций, которое было посвящено рассмотрению особых потребностей и проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в целях обеспечения их реальной интеграции в мировую экономику посредством создания эффективных систем транзитных перевозок как в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, так и в развивающихся странах транзита. Главной целью Алматинской программы действий<sup>1</sup> является налаживание партнерских отношений для решения особых проблем не имеющих выхода к морю развивающихся стран, обусловленных отсутствием у них территориального доступа к морю и их удаленностью и изолированностью от мировых рынков. В Программе действий определены конкретные меры в пяти приоритетных областях (основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок, развитие и обслуживание инфраструктуры, международная торговля и содействие развитию торговли, международная поддержка, выполнение и обзор), направленные на создание эффективных транспортных систем с учетом связей между транспортом и международной торговлей и экономическим рос-

<sup>1</sup> A/CONF.202/3, приложение I.

том. Программа действий нацелена на: а) обеспечение доступа к морю и от него для всех видов транспорта в соответствии с применимыми нормами международного права; б) сокращение расходов и улучшение качества услуг для повышения конкурентоспособности экспортируемых ими товаров; в) снижение стоимости доставки импортируемых товаров; г) решение проблем несвоевременности и ненадежности доставки товаров; д) создание надлежащих национальных транспортных сетей; е) сокращение ущерба от потери, повреждения и порчи грузов в пути; ж) создание условий для расширения экспорта; и з) повышение безопасности автомобильного транспорта и людей, проживающих вдоль транспортных коридоров.

3. В пункте 5 своей резолюции 58/201 Генеральная Ассамблея постановила включить в предварительную повестку дня своей пятьдесят девятой сессии пункт, озаглавленный «Конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю: итоги Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок».

4. В пункте 6 той же резолюции Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря представить доклад о ходе осуществления Алматинской программы действий. Настоящий доклад посвящен главным образом рассмотрению инициатив, предпринятых организациями системы Организации Объединенных Наций и другими соответствующими международными и региональными организациями. На этом первоначальном этапе организации системы Организации Объединенных Наций уделяют основное внимание деятельности по повышению информированности на национальном, региональном и международном уровнях о Программе действий и большом значении ее полного и эффективного осуществления. Эти организации предприняли согласованные усилия в целях обеспечения практической реализации механизма координации и контроля, предназначенного для эффективного осуществления Программы действий, и разработки соответствующего плана ее практического выполнения.

## **II. Действия по осуществлению Алматинской программы действий, предпринимаемые в рамках всей системы Организации Объединенных Наций**

5. План практического осуществления Алматинской программы действий был подготовлен Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам в тесном контакте с организациями системы Организации Объединенных Наций и другими соответствующими международными организациями. План практического осуществления Алматинской программы действий был одобрен на межучрежденческом совещании, состоявшемся 4 февраля 2004 года. В ходе межучрежденческого совещания было подчеркнуто, что одна из основных причин успешного осуществления процесса, который привел к созыву конференции в Алматы, заключалась в использовании подхода, основанного на широком участии разных сторон, включая различные учреждения Организации Объединенных Наций, а также международ-

ные, региональные и субрегиональные организации, специализирующиеся на рассмотрении различных аспектов сотрудничества в области транзитных перевозок. Совещание постановило, что такой основанный на широком участии подход должен также являться основным организационным подходом к проведению деятельности по выполнению решений Алматинской конференции. В этой связи в плане практического осуществления было предложено использовать систему координационных центров, созданных в ходе подготовки к конференции в Алматы, в качестве основного механизма межучрежденческого сотрудничества и координации в рамках осуществления Программы действий. Кроме того, широкое участие в этом процессе примут соответствующие неправительственные организации, частный сектор и профессиональные организации.

6. В плане практического осуществления намечены возможные стратегии действий организаций и органов системы Организации Объединенных Наций и других соответствующих международных и региональных организаций, направленные на обеспечение полного и эффективного осуществления Алматинской программы действий. План практического осуществления представляет собой конкретный и практический документ, который поможет странам-членам, региональным комиссиям, международным, региональным организациям и финансовым учреждениям добиться прогресса в области целенаправленного и надлежащим образом согласованного осуществления Программы действий с целью получения реальных результатов.

7. В плане практического осуществления определены следующие неотложные меры:

а) выявление в консультации с соответствующими региональными комиссиями и другими субрегиональными, региональными и международными организациями основных недостающих «звеньев» в Африке, Азии и Латинской Америке;

б) изыскание средств, необходимых для завершения работы по созданию этих недостающих «звеньев», в тесном сотрудничестве с соответствующими региональными комиссиями и другими региональными и субрегиональными организациями по вопросам интеграции;

с) выявление приоритетных субрегиональных проектов по развитию инфраструктуры и мер по содействию развитию торговли, а также изыскания средств для их осуществления;

д) поощрение создания в тех случаях, когда это необходимо, развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита национальных советов по развитию торговли с участием всех заинтересованных сторон в целях обеспечения международной поддержки развитию торговли;

е) подготовка руководящих принципов, касающихся создания национальных советов по развитию торговли; и

ф) содействие присоединению к международным конвенциям в области транспорта и транзитной торговли.

8. Информация о первоначальных действиях, предпринятых различными организациями системы Организации Объединенных Наций, приводится ниже.

9. В пунктах 42, 44, 47 и 51 Алматинской программы действий предоставлен конкретный мандат организациям системы Организации Объединенных Наций и другим соответствующим международным организациям. Предполагается, что главную роль в осуществлении Программы действий будут играть региональные комиссии, поскольку эффективные системы транзитных перевозок должны создаваться на региональном и субрегиональном уровнях. Интересы и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, тщательно учитываются при осуществлении проектов по строительству трансафриканских автомобильных дорог, азиатской автомагистрали, трансасиатской железной дороги и по созданию международного транспортного коридора Север-Юг, а также при реализации Инициативы по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке (ИИРСА) и Программы по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия. Особое значение придается восполнению недостающих «звеньев» в региональных и субрегиональных транспортных сетях; в субрегиональных и региональных планах развития инфраструктуры следует уделять первоочередное внимание транзитным коридорам, связывающим развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, с транспортными сетями в развивающихся странах транзита, а также с региональными сетями. Кроме того, важную роль в системах транзитных транспортных коридоров, связывающих морские порты с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, должны играть железные дороги.

10. Экономическая комиссия для Африки (ЭКА) играет важную роль в осуществлении Алматинской программы действий в рамках Программы развития транспорта в странах Африки к югу от Сахары — базирующейся в Африке и осуществляемой при непосредственном участии африканских стран партнерской программы, реализация которой началась в 1989 году в рамках совместной инициативы Всемирного банка и Комиссии в целях повышения эффективности работы транспортного сектора путем реформирования политики и проведения организационных изменений. В рамках Программы развития транспорта в странах Африки к югу от Сахары была разработана долгосрочная программа (до 2007 года), содержащая конкретные этапы деятельности, поддающиеся измерению показатели достигнутых результатов и поставленные задачи. Кроме того, в ходе совещания Программы развития транспорта в странах Африки к югу от Сахары, состоявшегося в 2004 году в Найроби, был принят план действий, направленный на повышение степени ответственности региональных экономических сообществ и удовлетворение их потребностей, связанных с выполнением программы работы на 2004 год.

11. В октябре 2003 года для финансирования деятельности, осуществляемой в рамках Программы развития транспорта в странах Африки к югу от Сахары, были мобилизованы финансовые средства на общую сумму 4,6 млн. долл. США, из которых 895 000 долл. США были предоставлены региональным экономическим сообществам. Во всех региональных экономических сообществах, получивших эти средства, запланированная деятельность в основном связана с облегчением транзитных перевозок. В число примеров мероприятий по облегчению транзитных перевозок, осуществлявшихся при содействии со стороны Программы развития транспорта в странах к югу от Сахары, входят: создание центров контроля за нарушениями в таких транзитных коридорах, как Северный коридор, коридор Дар-эс-Салам–Лусака, коридор Дуала–Нджамена–Банги, коридор Лагос–Абиджан и т.д.; проверки мер безопасности в портах Мамбасы,

Кения, и Дар-эс-Салама; облегчение портовых операций в Дуале, Камерун; обеспечение безопасности дорожного движения по коридору Дар-эс-Салам–Лусака; пересмотр законодательства в отношении отдельных коридоров; осуществление контроля за соблюдением ограничений нагрузки на ось в коридоре Север-Юг (Замбия–Демократическая Республика Конго–Дурбан, Южная Африка, который проходит через Бейт-Бридж); согласование транзитно-транспортной документации (Центральноафриканское экономическое и валютное сообщество — ЦАЭВС, Экономическое сообщество западноафриканских государств — ЭКОВАС, Общий рынок для стран Восточной и Южной Африки — КОМЕСА, Западноафриканский экономический и валютный союз — ЮЕМОА); и повышение квалификации специалистов по планированию перевозок в Экономическом сообществе центральноафриканских государств — ЭСЦАГ и в ЦАЭВС.

12. Кроме того, в период с 27 по 29 октября 2003 года в рамках своей деятельности по облегчению транзитных перевозок в Африке Экономическая комиссия для Африки провела Специальное совещание группы экспертов по вопросам развития смешанных перевозок в Африке. Цель совещания состояла в оказании содействия странам Африки в повышении качества и снижении затрат, связанных с международными перевозками. Комиссия также использовала это совещание как возможность информировать страны Африки об Алма-тинской программе действий. В этой связи в повестку дня совещания был включен пункт о представлении Комиссией Программы действий, а среди его участников были распространены ее экземпляры.

13. Развитие транспорта является одной из приоритетных областей деятельности Нового партнерства в интересах развития Африки (НЕПАД). Экономическая комиссия для Африки подчеркнула необходимость рассмотрения аспекта региональной и субрегиональной интеграции в рамках континента. Комиссия поддерживает партнерские отношения с Африканским банком развития и Африканским союзом. В сотрудничестве с Африканским банком развития Комиссия работает над подготовкой краткосрочных и средне-долгосрочных планов действий для программы НЕПАД по развитию инфраструктуры, одним из важных компонентов которой является деятельность по облегчению перевозок.

14. Уделяя приоритетное внимание рассмотрению вопроса о транзитных коридорах, пять региональных комиссий Организации Объединенных Наций, за счет средств, поступающих со Счета развития Организации Объединенных Наций, осуществляют совместный проект «Создание потенциала в области развития межрегиональных сухопутных и сухопутно-морских транспортных коммуникаций», который будет выполнен в период 2003–2006 годов. Один из крупномасштабных компонентов этого проекта, осуществляемый Экономической и социальной комиссией Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК), направлен главным образом на создание транспортных соединений между Европой и Азией. В ходе первого этапа этого проекта будут выявлены и изучены основные транспортные коммуникации международного значения, проходящие по сухопутному «мосту» между Европой и Азией, а второй этап будет посвящен непосредственному рассмотрению вопросов облегчения перевозок по выявленным коммуникациям. Среди 18 государств-участников десять относятся к числу стран, не имеющих выхода к морю, а именно: Азербайджан, Армения, Афганистан, Грузия, Казахстан,

Кыргызстан, Республика Молдова, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Проект осуществляется в тесном сотрудничестве со странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита, а также с субрегиональными международными организациями.

15. Одним из крупных событий, произошедших после Алматинской конференции, явилось подписание Соглашения по сети азиатских автомобильных дорог. 23 апреля 2004 года в Шанхае, Китай, 26 стран подписали это исключительно важное соглашение, которое вступит в силу после его ратификации восемью странами. Соглашение, являющееся первым из документов подобного рода, разработанных под эгидой ЭСКАТО, содержит требования, касающиеся планирования, стандартов и дорожных знаков для автомобильных дорог протяженностью 140 000 км, соединяющих 32 страны и составляющих сеть азиатских автомобильных дорог. Необходимо отметить, что в Соглашении предусмотрено создание четко определенной сети автомобильных дорог, обеспечивающих доступ ко всем странам региона, не имеющим выхода к морю, а также транзит через их территорию. Кроме того, Соглашение позволит координировать на региональной основе деятельность по дальнейшему развитию сети. Положительный эффект от создания азиатской сети автомобильных дорог можно сравнить с бурным развитием регионального экономического сотрудничества и торговли, который произошел в Европе после 1975 года, когда Европейская экономическая комиссия обеспечила заключение аналогичного соглашения.

16. В настоящее время Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана проводит исследование в целях выявления потребностей в инвестициях и определения приоритетных задач по развитию сети азиатских автомобильных дорог и соответствующих соединений и грузовых терминалов для смешанных перевозок. В этом исследовании, направленном на содействие развитию и повышению качества сети автомобильных дорог, главное внимание уделяется выявлению недостающих звеньев и нестандартных участков в региональных и субрегиональных транспортных сетях. Например, в сотрудничестве с Азиатским банком развития, секретариат совместно с Российской Федерацией, Монголией и Китаем разрабатывает меры по содействию планированию и созданию азиатской автомобильной дороги АН-4, соединяющей Российскую Федерацию с Китаем через территорию не имеющей выхода к морю Монголии.

17. Кроме того, поскольку железные дороги должны играть важную роль в обеспечении доступа к морским портам для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, секретариат ЭСКАТО добился некоторого прогресса в области разработки трансазиатской железнодорожной сети путем публикации новой карты трансазиатских железных дорог. Комиссия предложила разработать региональное соглашение по сети трансазиатских железных дорог и выделить ресурсы для начала работы в этой области. Комиссия также оказывает содействие началу эксплуатации Трансазиатского железнодорожного северного коридора путем организации серии демонстрационных пробегов контейнерных маршрутных поездов между портом Тяньцзинь, Китай, и Улан-Батором; портом Ляньюньган, Китай, и Алматы, Казахстан; а также между Брестом, Беларусь, и Улан-Батором. В настоящее время планируется организация дополнительных пробегов поездов.



18. На своей первой сессии, состоявшейся 19–21 ноября 2003 года, Комитет по вопросам глобализации ЭСКАТО рекомендовал использовать комплексный подход при рассмотрении вопросов, касающихся развития торговли и транспорта. Комитет предложил создавать национальные комитеты по развитию торговли и транспорта.
19. Отдел транспорта и туризма, Отдел по вопросам торговли и инвестиций и Отдел информационно-коммуникационной и космической технологии ЭСКАТО разработали проект, направленный на оказание содействия странам в выполнении рекомендации Алматинской программы действий, включая применение информационно-коммуникационных технологий в целях развития торговли и транспорта.
20. Кроме того, в настоящее время осуществляется ряд транспортных проектов в регионе Большого Меконга, таких, как проект по созданию транспортного коридора Восток–Запад через территорию Таиланда, Лаосской Народно-Демократической Республики и Вьетнама и проект по развитию автомобильной дороги Китай–Таиланд, проходящей через территорию Лаосской Народно-Демократической Республики.
21. За прошедшие годы Европейская экономическая комиссия разработала комплекс международных нормативных положений в области транспорта, на основе которых созданы согласованные инфраструктурные сети, упрощены процедуры пересечения границ и предусмотрены международные стандарты в области безопасности и охраны окружающей среды применительно к транспорту. Основными элементами этого комплекса транспортных нормативных положений являются соглашения и конвенции, имеющие обязательную юридическую силу для стран, которые становятся их участниками. Осуществление этих международных документов странами — членами ЕЭК в значительной степени способствовало развитию международного транспорта и торговли в регионе ЕЭК и, таким образом, активизации роста и интеграции европейских стран, включая страны с переходной экономикой. В дополнение к своей нормотворческой деятельности Комиссия также оказывает техническую помощь.
22. Европейская экономическая комиссия и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана продолжают поддерживать Рабочую группу по осуществлению проекта, касающегося транспортной инфраструктуры и упрощения процедуры, пересечения границ в рамках Специальной программы для экономик Центральной Азии.
23. По просьбе правительства Чили в декабре 2003 года ЭКЛАК проводила пятое Совещание на уровне министров в контексте Инициативы в области интеграции региональных инфраструктур в Южной Америке. Несколько элементов Инициативы призваны способствовать упрощению перемещения товаров между пунктами в Боливии и Парагвае с использованием океанских портов.
24. Стратегия Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) по осуществлению Алматинской программы действий включает в себя содействие созданию адекватных транспортных сетей и эффективных систем транзита, расширению региональной торговли и интеграции. Секретариат ЮНКТАД осуществляет деятельность по оказанию технической помощи, конкретно связанной с реализацией Алматинской программы действий, включая средства оценки потребностей и приоритетов в области со-

действия торговле в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, развитие механизмов в области содействия торговле, а также укрепление потенциала в области содействия торговле и развития транспорта в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и развивающихся странах транзита. В частности, особое значение для не имеющих выхода к морю развивающихся стран имеют три осуществляемых в настоящее время силами ЮНКТАД проекта технической помощи: а) проект, направленный на выработку для наименее развитых стран руководящих принципов и аналитических средств для оценки их потребностей и приоритетов в области содействия торговле и развития транспорта; б) проект, направленный на оказание помощи развивающимся странам в контексте создания конкретных механизмов, призванных обеспечить институциональное развитие в интересах содействия торговле; в) межрегиональный проект, финансируемый по линии Счета развития, который будет осуществлен в 2004–2007 годах и направлен на создание в имеющих выход к морю развивающихся странах и развивающихся странах транзита устойчивого потенциала для планирования и осуществления региональных инициатив в области содействия торговле и развития транспорта. Реализация проекта будет построена на осуществлении трех пробных проектов в отдельных транспортных коридорах в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и развивающихся странах транзита в Латинской Америке, Африке и Азии, с тем чтобы можно было разработать и воплотить в жизнь надлежащие региональные решения.

25. Кроме того, ЮНКТАД в настоящее время осуществляет ряд оперативных проектов в области технической помощи на уровне отдельных стран и субрегионов, важным элементом которых являются транзитные перевозки. В этой связи в Афганистане было начато проведение мероприятий, направленных на осуществление совместно с Управлением Организации Объединенных Наций по обслуживанию проектов проекта срочной модернизации таможенных процедур и содействие торговле, который финансируется за счет займа Всемирного банка. В рамках своей программы в рамках Автоматической системы ввода, контроля и управления таможенными данными (АСИКУДА) ЮНКТАД в настоящее время осуществляет ряд проектов в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, в том числе по вопросам таможенных процедур, касающихся транзитных перевозок. Этими проектами охвачены такие страны, как Боливия, Буркина-Фасо, Бурунди, Эфиопия, Малави, Мали, Нигер, Руанда, Уганда, Замбия и Зимбабве. В рамках совместного регионального проекта, осуществляемого при участии Организации экономического сотрудничества ведется поиск, в частности, решений проблем в области транзитных транспортных перевозок на региональном уровне. В частности, ЮНКТАД продолжает содействовать проведению трехсторонних переговоров с участием Китая, Монголии и Российской Федерации по заключению рамочного соглашения о транзитных перевозках.

26. ЮНКТАД планирует провести в ноябре 2004 года в Женеве совещание экспертов по разработке и осуществлению соглашений, касающихся транзитных транспортных перевозок, с тем чтобы обсудить на нем наиболее перспективные меры по развитию транзитного транспорта и проанализировать организационные механизмы, включая смешанные перевозки и логистические услуги, использование автоматизированных систем управления в логистических целях, а также необходимые условия для успешного создания рентабельных механиз-

мов транзитных перевозок в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и развивающихся странах транзита.

27. Секретариат ЮНКТАД продолжает аналитическую деятельность, связанную с созданием эффективных систем транзитных транспортных перевозок в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и развивающихся странах транзита. В частности, ЮНКТАД инициировала проведение аналитической деятельности в рамках предлагаемого экспериментального проекта для не имеющих выхода к морю стран Западной Африки. Цель этого экспериментального проекта заключается в а) выявлении конкретных проблем, препятствующих развитию транзитного транспорта этих стран, и воплощению в жизнь существующих региональных соглашений; б) выработке различных вариантов повышения эффективности систем транзитного транспорта в регионе; в) определении мероприятий текущего характера в контексте управления существующими транзитными коридорами и их регулирования; и г) содействии подготовке распространению информации о выводах и итогах проекта в подходящей форме.

28. Всемирный банк принимает участие в осуществлении сразу нескольких аспектов Алматинской программы действий. На глобальном уровне Банк сотрудничает со Всемирной таможенной организацией в интересах совершенствования и реформы таможенных процедур, затрудняющих эффективное проведение транспортных операций. Для этого Банк подготовил Пособие по модернизации таможенных процедур, одна из глав которого конкретно посвящена транзитным перевозкам и особым потребностям стран, не имеющих выхода к морю.

29. На страновом уровне Всемирный банк осуществляет целый ряд проектов. В частности, осуществляемый в Кении Проект по совершенствованию транспортных операций в Северном коридоре, который в настоящее время находится на заключительном этапе оценки, направлен на содействие международным транспортным операциям в кенийском секторе этого коридора, объединяющем Уганду, Руанду, Бурунди и восточную часть Демократической Республики Конго. Проект предусматривает восстановление инфраструктуры, а также поддержку деятельности в области упрощения процедур транзитных перевозок и регулирования транспортных операций и, кроме того, компонент, призванный препятствовать распространению в этом коридоре вируса иммунодефицита/синдрома приобретенного иммунодефицита (ВИЧ/СПИДа). Кроме того, в Западной Африке Банк тесно сотрудничает с ЭКОВАС и Западноафриканским экономическим и валютным союзом в подготовке регионального проекта по вопросам транспорта в Западной Африке, при разработке которого конкретно использовалась Алматинская программа действий. На заключительном этапе проекта в нем могут участвовать до 15 стран, являющихся членами ЭКОВАС, в целях улучшения состояния дорог, упрощения процедур пересечения границы и реализации межрегиональных соглашений по транзитным перевозкам. В рамках проекта будут решаться вопросы восстановления и развития инфраструктуры, регулирования транзитных перевозок, реализации существующих соглашений и более широкого применения информационной технологии на транспорте. В дополнение к этому Банк сотрудничает с ЮНКТАД в разработке и реализации проекта срочной модернизации таможенных процедур и содействия торговле в Афганистане, утвержденного Банком в декабре 2003 года.

30. Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) тесно сотрудничает с правительствами стран Центральной Азии в деле повышения эффективности торговли путем совершенствования пограничного контроля и управления. Этот проект финансируется Европейской комиссией, и основное внимание в его рамках уделяется межрегиональному сотрудничеству. ПРООН приступила к осуществлению второго этапа проекта под названием «Шелковый путь». ПРООН тесно сотрудничает с Азиатским банком развития в совершенствовании систем транспортных перевозок между Китаем, Монголией и Российской Федерацией, а также в области энергетики и развития транзитной торговли в регионе. Одним из наиболее успешных проектов в этом районе считается проект Туманган, в котором принимают участие Китай, Монголия, Республика Корея и Корейская Народно-Демократическая Республика. Кроме того, ПРООН оказывает содействие в осуществлении инициативы по реке Меконг.

31. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам предпринимает конкретные шаги по обеспечению осуществления Алматинской программы действий. Канцелярия Высокого представителя проводит частые консультации с не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита, представителями частного сектора, многосторонних организаций и сообщества доноров по вопросу о наиболее эффективных путях осуществления Программы действий. Канцелярия уделяет особое внимание повышению осведомленности международной общественности об осуществлении Алматинской программы действий на международном и региональном уровнях.

32. В частности, Высокий представитель по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам провел большое число консультаций с организациями системы Организации Объединенных Наций и другими соответствующими международными, региональными и субрегиональными организациями, включая Всемирный банк, ПРООН, региональные комиссии, КОМЕСА, ЭКОВАС, Ассоциацию государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и Организацию экономического сотрудничества. Он также подчеркнул важность этого вопроса в ходе шестидесятой сессии ЭСКАТО и в ходе своих двусторонних визитов в Бенин и Сенегал, которые являются важными странами транзита в Западной Африке. Канцелярия также провела межучрежденческое совещание для обмена мнениями о наиболее эффективных путях реализации на практике механизма координации, контроля и отчетности, предусмотренного в Алматинской программе действий, и активизации его сотрудничества с организациями, действующими в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и в развивающихся странах транзита. Подготовка плана практического осуществления Алматинской программы действий стала важной мерой по выработке консолидированного и согласованного подхода организациями и органами системы Организации Объединенных Наций и другими соответствующими международными и региональными организациями. Канцелярия Высокого представителя продолжает свою информационно-пропагандистскую деятельность по вопросам, касающимся не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

33. В соответствии с пунктом 37 Алматинской программы действий Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся го-

сударствам способствует присоединению не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита к международной конвенции о транзитной торговле, поскольку такие документы являются основными средствами рационализации, упрощения и стандартизации и обеспечения транспарентности правил и процедур. Это будет в значительной степени способствовать сокращению транзитных издержек. В этой связи Канцелярия в тесном сотрудничестве с Договорной секцией Управления по правовым вопросам и ЕЭК осуществляет подготовку к проведению в 2004 году в ходе пятьдесят девятой сессии Генеральной Ассамблеи церемонии присоединения к отдельным конвенциям в области транзитной торговли и транспорта. Это связано с проведением ряда подготовительных мероприятий и образовательных программ. К их числу относятся брифинги для государств-членов, семинар по вопросу о конвенциях, распространение информации через веб-сайт и подготовка информационного бюллетеня, разъясняющего выгоды для государств-членов от присоединения к этим важным конвенциям, переданным на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций. 8 июля 2004 года в Центральном учреждении Организации Объединенных Наций был проведен семинар, посвященный конвенциям о транзитном транспорте, в ходе которого государства-члены, особенно не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и развивающиеся страны транзита, ознакомились с основными положениями этих конвенций, с выгодами, которые они сулят, а также с процедурами и требованиями, касающимися договорных действий. Соответствующие документы, включая информационную записку по отдельным международным конвенциям, касающимся транзитного транспорта, электронную подборку по отдельным 17 международным конвенциям и пособие по договорам, также помещены на веб-сайтах Канцелярии Высокого представителя, ЕЭК и Договорной секции Управления по правовым вопросам, с тем чтобы содействовать государствам-членам в рассмотрении вопроса о присоединении к этим важным многосторонним конвенциям.

34. Совместно с правительством Казахстана, принимающей страны Международной конференции на уровне министров, Канцелярия высокого представителя также осуществляет подготовку совещания по вопросу о роли региональных и субрегиональных организаций в осуществлении Алматинской программы действий. В совещании примут участие старшие должностные лица региональных и субрегиональных организаций, играющих основную роль в деле расширения региональной торговли и развития сотрудничества в вопросах транзитного транспорта. Цель совещания состоит в выработке региональных и субрегиональных основ сотрудничества и составлении компендиума проектов и практических мероприятий по осуществлению Алматинской программы действий. Указанный компендиум будет использоваться для целей информационно-пропагандистской деятельности и мобилизации финансовых ресурсов.

### **III. Выводы и рекомендации**

35. В Алматинской программе действий установлена тесная связь между эффективными системами транзитного транспорта и развитием не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Программа действий представляет собой целенаправленный и сбалансированный документ, в котором предусмотрены конкретные меры по решению наиболее серьезных

проблем в области развития, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю страны, путем создания эффективных систем транзита в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и в развивающихся странах транзита. Высокие издержки, связанные с международной торговлей, серьезно сдерживают развитие торговли и экономики не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Меры по решению проблем в области транзитного транспорта, с которыми сталкиваются такие страны, должны быть направлены на исправление положения в целом ряде областей, таких, как обеспечение более широкого доступа на рынки товаров, производимых в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, несбалансированность торговли, отсутствие адекватной инфраструктуры, неэффективная организация работы транспорта, ненадлежащее использование активов и неразвитость управленческих, процедурных, нормативных и организационных систем.

36. Поскольку в вопросах доступа к морю не имеющие выхода к морю развивающиеся страны зависят от соседних с ними стран транзита, создание эффективных систем транзита требует более тесного и более эффективного сотрудничества и взаимодействия между этими странами и соседними с ними странами транзита. В этой связи региональные экономические группировки и соглашения о транзите, а также двусторонние соглашения должны играть решающую роль в содействии сотрудничеству в области транзитного транспорта.

37. Следует продолжать поощрять реформы политики в области транзита в целях повышения эффективности транзитных операций и снижения транспортных расходов, включая коммерциализацию и либерализацию транспортных служб, а также меры по совершенствованию организационных, процедурных, нормативных и управленческих систем. В частности, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и развивающиеся страны транзита должны рассмотреть такие вопросы, как валютное регулирование, ценовой контроль или система квот для поддержки отечественных поставщиков услуг, а также ограничения на использование некоторых видов транспорта.

38. Следует и далее поощрять конкуренцию между различными видами транспорта и между различными транзитными коридорами. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и развивающимся странам транзита следует принять конкретные меры по использованию всех видов транспорта для целей транзитных перевозок и созданию альтернативных транзитных коридоров для активизации конкуренции.

39. Признавая, что надлежащее секторальное распределение инвестируемых средств в той или иной развивающейся стране должно зависеть от общей оценки приоритетов этой страны, необходимо добиваться, чтобы в рамках оказания помощи не имеющим выхода к морю развивающимся странам особое внимание уделялось финансовой и технической помощи в интересах совершенствования транспортной инфраструктуры и управления и эксплуатации существующих объектов. Учитывая относительную скудность ресурсов и вытекающие из этого проблемы в области развития, которые характерны для не имеющих выхода к морю развивающихся

стран, важно, чтобы финансовая помощь таким странам предоставлялась на как можно более льготных условиях.

40. Международному сообществу следует расширить доступ на рынки товаров, производимых в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, принимая во внимание высокие транспортные расходы, обусловленные удаленностью таких стран от основных мировых рынков и отсутствием доступа к морю, а также зависимость от весьма ограниченного числа сырьевых товаров.

41. Национальная ответственность и лидерство имеют решающее значение для эффективного осуществления Алматинской программы действий в плане развития физической инфраструктуры и повышения оперативной эффективности использования существующих объектов. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и развивающиеся страны транзита должны рассмотреть возможность уделения приоритетного внимания созданию эффективных систем транзитного транспорта в своих планах развития и в контексте бюджетных ассигнований, а также в рамках их диалога с партнерами по развитию. В этой связи не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и развивающиеся страны транзита должны создавать, когда это необходимо, национальные советы содействия развитию транспорта и торговли, в которые входили бы основные заинтересованные стороны, участвующие в международных торговых операциях, включая государственные учреждения, поставщиков услуг, таможенные и пограничные органы, банки, страховые компании, отправителей грузов и агентов/посредников, с тем чтобы они могли согласовывать национальную политику и оперативные меры, направленные на создание эффективных систем транзитного транспорта.

42. Организациям и органам системы Организации Объединенных Наций и соответствующим международным, региональным и субрегиональным организациям следует увеличить объем финансовой и технической помощи не имеющим выхода к морю развивающимся странам и развивающимся странам транзита. Насущной задачей является согласование и координация помощи. Организации системы Организации Объединенных Наций должны принимать необходимые меры для объединения своего опыта и ресурсов в целях более эффективного решения этого вопроса. В этой связи следует неукоснительно выполнять меры, определенные в плане практического осуществления Алматинской программы действий.

43. Странам-донорам и международным финансовым учреждениям и учреждениям, занимающимся вопросами развития, предлагается делать добровольные взносы в Целевой фонд, учрежденный для содействия выполнению решений Алматинской конференции на уровне министров и принятию мер в их развитие.