



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
22 August 2005
Russian
Original: English

Шестидесятая сессия

Пункт 57(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

Настоящий доклад представляется во исполнение резолюции 59/245 Генеральной Ассамблеи от 22 декабря 2004 года, в которой к Генеральному секретарю была обращена просьба представить Ассамблее на ее шестидесятой сессии доклад о ходе осуществления 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.

* A/60/150.

В этой связи Секретариат просил государства-члены организации системы Организации Объединенных Наций и другие соответствующие международные организации представить ему информацию о мероприятиях, проведенных ими для осуществления Алматинской программы действий. В настоящем докладе на основе полученной информации представлен отчет о мероприятиях, проведенных различными заинтересованными сторонами.

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 (см. таблицу 1). Темпы роста валового внутреннего продукта (ВВП) на душу населения по не имеющим выхода к морю развивающимся странам как группе снизился в 2003 году по сравнению с 2002 годом с 2,2 процента до 1,5 процента (имеется в виду средневзвешенный показатель с учетом численности населения) (см. таблицу 2). Ключевые причины нарастания непомерного бремени внешней задолженности заключаются в низкой отдаче от вкладываемых инвестиций и медленных темпах роста экспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю; в 2003 году коэффициент отношения объема выплат в счет обслуживания внешнего долга к объему поступлений от экспорта составлял по этим странам 221 процент, а объема задолженности к объему ВВП — 67 процентов, в то время как по развивающимся странам в целом эти показатели в том же году составляли 106 процентов и 36 процентов, соответственно (см. таблицы 3 и 4). То, что по состоянию на середину марта 2005 года шесть не имеющих выхода к морю развивающихся стран достигли момента завершения процесса, а четыре — момента принятия решения по Инициативе в отношении бедных стран с крупной задолженностью (БСКД) Всемирного банка и Международного валютного фонда (МВФ), позволяет отнести их к категории стран, которые отвечают критериям для принятия мер по облегчению бремени задолженности. В 2003 году на долю 31 не имеющей выхода к морю развивающейся страны в виде прямых иностранных инвестиций (ПИИ) пришлось около 8 млрд. долл. США, или 1,4 процента общемировых инвестиционных поступлений. Вместе с тем следует отметить, что более 65 процентов общего объема средств, направленных в не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, пришлись на богатые энергетическими ресурсами Азербайджан и Казахстан. В таблицах 5 и 6 представлены данные о структуре экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в разбивке по основным категориям товаров и по основным регионам — импортерам их продукции.

Таблица 1
Отдельные показатели развития по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, за последний год, по которому имеются данные

Страна	Площадь территории (в тыс.км ²)	Население (в миллионах)	Ожидаемая продолжительность жизни, общий показатель (в годах)	Городское население (в процентах от общего населения)	Дорожная сеть, общая протяженность (в км)	Дороги с твердым покрытием (в процентах от общей протяженности дорог)	Железные дороги (общая протяженность в км)	Самолетовылеты	Грузовой воздушный транспорт (в млн. тонн-км)	Воздушный транспорт, количество перевезенных пассажиров	Водные пути (в км)	Трубопроводы (в км)
Афганистан	652,1	..	..	..	21 000	13,3	..	3 400	7,8	149 700	1 200	387
Армения	29,8	3,1	75	67	8 431	96,8	711	3 800	5,0	366 600	..	1 871
Азербайджан	86,6	8,2	65	52	28 030	92,4	2 122	9 200	67,1	683 700	..	5 969
Бутан	47,0	0,9	64	8	4 007	60,7	..	1 900	0,2	36 400	..	..
Боливия	1 098,6	8,8	64	64	60 282	6,6	3 698	28 900	24,5	1 768 300	10 000	9 200
Ботсвана	581,7	1,7	38	50	10 217	55	888	7 500	0,3	183 200	..	..
Буркина-Фасо	274,0	12,1	43	18	12 506	16	622	1 300	0,0	54 500	..	..
Бурунди	27,8	7,2	42	10	14 480	..	..	1 400	..	..	..	..
Центральноафриканская Республика	623,0	3,9	42	43	23 810	2,7	..	700	7,4	46 400	2 800	..
Чад	1 284,0	8,6	48	25	33 400	0,8	..	700	7,4	46 400	..	205
Эфиопия	1 104,3	68,6	42	17	33 297	12	681	27 200	93,5	1 147 300	..	..
Казахстан	2 724,9	14,9	61	56	82 980	93,9	13 597	19 600	20,8	1 009 700	4 000	21 733
Кыргызстан	199,9	5,1	65	34	18 500	91,1	417	4 800	4,8	205 600	600	380
Лаосская Народно-Демократическая Республика	236,8	5,7	55	21	21 716	44,5	..	7 100	1,9	218 700	4 600	540
Лесото	30,4	1,8	37	30	5 940	18,3	..	200	..	..	..	..
Македония, бывшая югославская Республика	25,7	2,1	74	60	8 684	63,8	699	2 300	0,1	201 000	..	388
Малави	118,5	11,0	38	16	28 400	18,5	797	4 900	1,2	108 900	700	..
Мали	1 240,2	11,7	41	32	15 100	12,1	733	700	7,4	46 400	1 815	..
Молдова, Республика	33,8	4,2	64	42	12 719	86,3	1 120	4 300	0,5	179 100	424	606
Монголия	1 566,5	2,5	66	57	49 250	3,5	1 810	7 400	7,6	294 900	580	..
Непал	147,2	24,7	60	13	15 308	30,8	59	13 000	18,9	625 400	..	..
Нигер	1 267,0	11,8	46	22	10 100	7,9	..	700	7,4	46 400	300	..

Страна	Площадь территории (в тыс.км ²)	Население (в миллионах)	Ожидаемая продолжительность жизни, общий показатель (в годах)	Городское население (в процентах от общего населения)	Дорожная сеть, общая протяженность (в км)	Дороги с твердым покрытием (в процентах от общей протяженности дорог)	Железные дороги (общая протяженность в км)	Самолетовылеты	Грузовой воздушный транспорт (в млн. тонн-км)	Воздушный транспорт, количество перевезенных пассажиров	Водные пути (в км)	Трубопроводы (в км)
Парагвай	406,8	5,6	71	58	29 500	50,8	441	10 800	0,0	313 000	3 100	..
Руанда	26,3	8,4	40	7	12 000	8,3	..	..	..	..	..	..
Свазиленд	17,4	1,1	43	27	3 107	..	301	2 400	0,3	89 500 000	..	..
Таджикистан	143,1	6,3	66	28	27 767	82,7	617	7 200	6,8	412 700	200	579
Туркменистан	488,1	4,9	64	45	24 000	81,2	2 523	24 500	13,6	1 411 900	1 300	7 944
Уганда	241,0	25,3	43	15	27 000	6,7	259	300	23,4	39 700	300	..
Узбекистан	447,4	25,6	67	37	81 600	87,3	4 126	22 300	71,0	1 465 800	1 100	10 051
Замбия	752,6	10,4	36	40	91 440	22	1 273	5 200	0,0	51 000	2 250	771
Зимбабве	390,8	13,1	39	37	18 338	47,4	3 077	4 000	18,5	200 900	..	261
Все развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	16 313,3	319,1	49	28	832 909	42,3	40 571	219 100	379,7	10 978 300	35 269	60 885

Источники: World Bank, *World Bank Development Indicators 2005*; и Central Intelligence Agency, *World Factbook 2005* (трубопроводы и водные пути).
Примечание: Две точки (..) в таблице означают, что данные отсутствуют.

Таблица 2
ВВП на душу населения, рост ВВП на душу населения и приток прямых иностранных инвестиций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита и группе развивающихся стран в целом, 2000–2003 годы

Страна	ВВП на душу населения (в долл. США)				Рост ВВП на душу населения (годовой в процентах)				Приток прямых иностранных инвестиций (в млн. долл. США)			
	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год
Афганистан	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Армения	614	678	773	884	7,1	10,5	13,9	14,4	124	88	150	155
Азербайджан	655	714	784	865	10,2	9,1	9,7	10,4	130	227	1 392	3 285
Бутан	606	630	654	680	3,9	4,0	3,8	3,9	..	..	..	..
Боливия	1 009	1 004	1 012	1 017	0,3	-0,4	0,8	0,5	822	832	1 044	160
Ботсвана	3 135	3 260	3 372	3 532	5,8	4,0	3,4	4,8	57	31	405	86
Буркина-Фасо	231	238	243	253	-0,9	3,3	1,9	4,1	23	8	9	11
Бурунди	100	101	103	100	-2,8	1,3	2,5	-3,1	12	..	..	..
Центральноафриканская Республика	256	257	251	229	1,1	0,2	-2,2	-8,8	..	5	6	4
Чад	177	189	201	218	-3,6	6,7	6,7	8,2	116	453	1 030	837
Эфиопия	102	108	109	102	3,5	6,4	0,5	-5,6	135	20	75	60
Казахстан	1 215	1 393	1 533	1 673	11,5	14,6	10,1	9,2	1 283	2 835	2 590	2 068
Кыргызстан	279	291	288	305	4,4	4,5	-1,0	5,7	-2	5	5	25
Лаосская Народно-Демократическая Республика	324	335	343	352	3,4	3,3	2,6	2,6	34	24	25	19
Лесото	493	504	518	530	0,3	2,2	2,9	2,4	31	28	27	42
Македония, бывшая югославская Республика	1 770	1 683	1 695	1 740	4,1	-4,9	0,7	2,7	175	442	78	95
Малави	166	154	154	157	-1,0	-6,9	-0,3	2,3	26	19	6	23
Мали	223	245	249	258	0,8	9,4	1,9	3,5	78	104	102	129
Молдова, Республика	301	320	346	370	2,3	6,3	8,2	6,7	134	146	117	58
Монголия	395	395	406	424	0,2	0,1	2,9	4,3	54	43	78	132
Непал	238	246	239	241	3,6	3,1	-2,8	0,8	..	21	2	30
Нигер	167	174	174	178	-4,6	3,8	-0,1	2,3	9	26	8	31
Парагвай	1 465	1 471	1 405	1 407	-2,5	0,4	-4,4	0,1	104	85	11	82
Руанда	235	244	259	260	3,0	3,7	6,3	0,3	8	4	7	5
Свазиленд	1 336	1 330	1 350	1 358	-0,5	-0,4	1,5	0,6	91	51	47	44

Страна	ВВП на душу населения (в долл. США)				Рост ВВП на душу населения (годовой в процентах)				Приток прямых иностранных инвестиций (в млн. долл. США)			
	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год
Таджикистан	160	175	190	208	7,7	9,6	8,5	9,5	24	9	36	32
Туркменистан	614	728	859	989	16,6	18,5	18,0	15,2	126	170	100	100
Уганда	253	261	271	277	2,3	3,1	3,9	1,9	275	229	249	283
Узбекистан	558	574	591	610	2,7	2,9	2,9	3,1	75	83	65	70
Замбия	328	337	342	354	1,5	3,0	1,6	3,5	122	72	82	100
Зимбабве	570	513	479	..	-6,7	-9,8	-6,7	..	23	4	26	20
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	474	485	498	495	2,3	3,4	2,2	1,5	4 087	6 064	7 772	7 987
Развивающиеся страны транзита	966	983	1 010	1 061	4,1	3,6	4,0	6,2	103 233	102 821	88 713	84 558
Развивающиеся страны	1 199	1 216	1 241	1 289	3,8	1,4	2,0	3,9	249 764	215 542	152 495	165 130

Источники: World Bank, *World Bank Development Indicators 2005* (ВВП на душу населения); и UNCTAD, *UNCTAD Handbook of Statistics, 2004* (приток прямых иностранных инвестиций).

Примечание: Две точки (..) в таблице означают, что данные отсутствуют.

Таблица 3
**Поступления ОПР и приемлемость уровня задолженности по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю,
и развивающимся странам транзита и развивающимся странам в целом, 2000–2003 годы**

Страна	Чистые поступления ОПР (в млн. долл. США)				ОПР/ВНД (в процентах)	Отношение общего объема выплат в счет обслуживания внешнего долга к объему поступлений от экспорта товаров (в процентах)				Отношение общего объема внешней задолженности к ВВП (в процентах)			
	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год		2002 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год
	Афганистан	141	408	1 285	1 533
Армения	216	198	293	247	11,95	312	277	206	166	48	45	44	40
Азербайджан	139	232	349	297	5,97	73	55	68	65	24	22	24	24
Бутан	53	61	73	77	13,72	198	250	350	391	42	50	63	61
Боливия	475	735	681	930	8,97	470	365	385	361	69	58	64	72
Ботсвана	31	29	38	30	0,75	17	16	19	17	9	8	9	7
Буркина-Фасо	336	392	473	451	14,79	697	658	688	566	56	55	51	44
Бурунди	93	137	172	224	24,19	2 206	2 743	4 014	3 447	163	155	192	220
Центральноафриканская Республика	75	67	60	50	5,75	533	579	724	1 544	90	85	102	111
Чад	131	187	229	247	11,62	612	586	695	498	81	66	64	57
Эфиопия	693	1 116	1 307	1 504	21,71	1 128	1 259	1 357	1 159	84	88	108	108
Казахстан	189	148	188	268	0,80	141	172	178	177	68	67	70	77
Кыргызстан	215	189	186	198	12,05	362	361	381	347	133	113	115	106
Лаосская Народно- Демократическая Республика	282	245	278	299	16,22	758	754	894	753	146	143	155	134
Лесото	37	56	76	79	8,73	305	212	180	148	78	78	89	62
Македония, бывшая югославская Республика	252	248	276	234	7,33	110	127	150	136	41	43	44	39
Малави	446	404	377	498	20,23	717	580	716	645	159	153	155	183
Мали	360	354	467	528	15,04	541	402	320	336	123	111	85	72
Молдова, Республика	123	122	142	117	7,82	360	288	273	217	131	111	109	97
Монголия	217	212	208	247	18,62	192	198	231	278	95	87	93	116
Непал	390	394	365	467	6,66	354	369	523	491	52	49	53	56
Нигер	211	257	298	453	13,84	596	584	645	624	94	82	83	77
Парагвай	82	61	57	51	1,01	357	285	254	216	40	41	53	53
Руанда	322	299	355	332	20,50	2 448	1 512	2 566	2 800	70	75	84	94

Страна	Чистые поступления ОПР (в млн. долл. США)				ОПР/ВНД (в процентах)	Отношение общего объема выплат в счет обслуживания внешнего долга к объему поступлений от экспорта товаров (в процентах)				Отношение общего объема внешней задолженности к ВВП (в процентах)			
	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год		2002 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2000 год	2001 год	2002 год
Свазиленд	13	29	22	27	1,82	33	29	36	35	21	24	29	22
Таджикистан	125	170	168	144	14,82	133	162	176	140	104	97	92	75
Туркменистан	32	72	41	27	0,89	..	..	..	..	..	..	..	..
Уганда	819	793	638	959	11,23	760	818	901	810	59	66	68	72
Узбекистан	186	153	189	194	1,98	142	148	160	135	33	42	49	50
Замбия	795	349	641	560	18,09	860	576	643	624	177	156	162	148
Зимбабве	178	164	201	186	..	198	297	167	189	53	40	22	..
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	7 655	8 283	10 134	11 458	7,56	225	231	238	221	61	60	59	67
Развивающиеся страны транзита	15 796	16 734	19 954	21 476	0,60	173	169	155	131	33	33	35	32
Развивающиеся страны	50 327	52 153	60 479	70 087	1,16	112	118	115	106	37	36	37	36

Источники: OECD, statistical annex to 2004 Development Co-operation Report (чистые поступления ОПР, ОПР/ВНД); UNCTAD, Handbook of Statistics, 2004 (экспорт товаров); и World Bank, World Development Indicators 2005 (внешняя задолженность, ВВП).

Примечание: Две точки (..) в таблице означают, что данные отсутствуют.

Таблица 4
Экспорт и импорт товаров, данные по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, развивающимся странам транзита и развивающимся странам в целом, 2000–2003 годы

Страна	Экспорт товаров								Импорт товаров							
	В млн. долл. США				В процентах от ВВП				В млн. долл. США				В процентах от ВВП			
	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год
Афганистан	186	113	101	204	6,9	4,2	2,5	4,3	550	551	950	1 236	20,4	20,6	23,7	26,3
Армения	294	343	507	678	15,4	16,2	21,3	24,2	882	874	991	1 269	46,1	41,3	41,7	45,2
Азербайджан	1 745	2 314	2 168	2 592	33,1	40,5	34,8	36,3	1 172	1 431	1 500	2 626	22,2	25,1	24,1	36,8
Бутан	103	106	108	108	21,1	19,8	17,9	15,5	203	191	165	171	41,6	35,7	27,3	24,6
Боливия	1 230	1 285	1 299	1 573	14,7	16,0	16,7	20,0	1 830	1 708	1 770	1 613	21,8	21,3	22,7	20,5
Ботсвана	2 712	2 449	2 510	3 037	51,6	47,2	46,5	40,3	2 469	1 809	1 950	2 182	47,0	34,9	36,2	29,0
Буркина-Фасо	209	234	237	326	8,0	8,3	7,4	7,8	611	656	739	855	23,5	23,3	23,1	20,4
Бурунди	50	39	30	38	7,4	5,7	4,8	6,4	148	139	129	157	21,8	20,2	20,5	26,4
Центрально-африканская Республика	161	142	147	86	16,9	14,7	14,1	7,2	117	107	120	117	12,3	11,1	11,5	9,8
Чад	183	189	185	301	13,2	11,3	9,2	11,5	315	679	997	826	22,7	40,7	49,7	31,7
Эфиопия	486	455	480	617	7,4	7,0	7,9	9,3	1 262	1 815	1 666	2 665	19,3	27,9	27,5	40,1
Казахстан	8 812	8 639	9 709	12 900	48,2	39,0	39,4	43,4	5 040	6 446	6 584	8 327	27,6	29,1	26,7	28,0
Кыргызстан	505	476	486	582	36,9	31,2	30,3	30,5	554	467	587	717	40,4	30,6	36,6	37,6
Лаосская Народно-Демократическая Республика	330	331	298	378	19,3	18,9	17,3	17,8	535	528	431	524	31,3	30,2	25,1	24,7
Лесото	220	282	365	477	25,6	36,7	49,5	41,9	728	681	785	1 021	84,7	88,7	106,5	89,6
Македония, бывшая югославская Республика	1 319	1 154	1 112	1 351	36,8	33,6	29,3	29,0	2 085	1 676	1 928	2 241	58,1	48,8	50,9	48,0
Малави	379	449	407	486	22,2	26,3	21,6	28,4	532	563	695	647	31,2	33,0	37,0	37,8
Мали	551	725	885	930	22,7	27,6	26,5	21,5	592	735	745	1 130	24,4	27,9	22,3	26,1
Молдова, Республика	471	570	660	875	36,5	38,5	39,7	44,6	776	897	1 038	1 351	60,2	60,6	62,5	68,8
Монголия	466	448	448	529	49,2	44,1	40,1	41,5	615	630	680	777	65,0	62,0	60,8	61,0
Непал	804	737	568	662	14,6	13,2	10,2	11,3	1 573	1 473	1 419	1 754	28,6	26,4	25,5	30,0
Нигер	283	272	279	339	15,7	14,0	12,9	12,4	393	370	400	551	21,9	19,0	18,4	20,2
Парагвай	869	990	1 164	1 487	11,3	14,5	21,0	24,7	2 050	1 989	2 085	2 528	26,5	29,0	37,6	41,9
Руанда	52	85	56	55	2,9	5,0	3,3	3,4	211	250	203	210	11,7	14,7	11,9	12,8
Свазиленд	910	1 054	937	1 149	65,2	81,6	79,0	62,3	1 046	1 129	983	1 060	74,9	87,4	82,9	57,4
Таджикистан	780	652	650	832	78,7	59,9	52,6	53,6	696	711	724	1 014	70,2	65,3	58,6	65,3
Туркменистан	2 333	1 850	2 016	2 465	81,8	53,7	43,8	39,8	1 014	1 150	1 037	1 242	35,5	33,4	22,5	20,0

Страна	Экспорт товаров								Импорт товаров							
	В млн. долл. США				В процентах от ВВП				В млн. долл. США				В процентах от ВВП			
	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год	2000 год	2001 год	2002 год	2003 год
Уганда	460	456	443	562	7,8	8,0	7,6	8,9	1 536	1 594	1 111	1 252	26,1	28,1	19,0	19,9
Узбекистан	3 217	3 255	2 965	3 710	23,4	28,5	30,6	37,3	3 247	3 287	2 899	3 585	23,6	28,8	29,9	36,0
Замбия	666	985	930	1 029	20,6	27,1	25,2	23,7	993	1 307	1 253	1 267	30,7	35,9	33,9	29,2
Зимбабве	1 925	1 207	2 327	2 354	26,7	13,3	13,1	..	1 810	1 739	2 829	3 451	25,1	19,2	15,9	..
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	32 711	32 286	34 477	42 712	27,1	25,8	24,8	30,2	35 585	37 582	39 393	48 366	29,5	30,1	28,4	34,2
Развивающиеся страны транзита	660 629	670 097	753 602	956 900	19,2	19,7	22,4	24,7	631 135	635 326	689 026	896 134	18,3	18,7	20,5	23,2
Развивающиеся страны	2 034 820	1 908 835	2 038 639	2 410 871	33,3	30,8	32,3	33,8	1 900 383	1 804 472	1 890 493	2 229 506	31,1	29,1	29,9	31,3

Источники: UNCTAD, *Handbook of Statistics, 2004* (экспорт и импорт товаров); и World Bank, *World Development Indicators, 2005* (ВВП).

Примечание: Две точки (..) означают, что данные отсутствуют.

Таблица 5
**Структура экспорта по основным категориям товаров, данные по развивающимся странам,
 не имеющим выхода к морю, 2000–2003 годы**

Страна	Год	Основные категории экспорта (в процентах)									
		Сырьевые товары					Промышленные товары				
		Всего (в млн. долл. США)	Все продо- вольственные товары	Сельскохо- зяйственное сырье	Топливо	Руды и металлы	Промышленные товары	из них		Товары без разбивки по категориям	
					Химическая продукция	Прочие про- мышленные товары	Машины и транспортное оборудование				
Афганистан	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Армения	2003	668	11,8	0,7	2	13,5	63,8	0,4	59,8	3,5	8,1
Азербайджан	2003	2 592	4,8	1,5	86	2,3	5,2	2	1,8	1,4	0,1
Бутан	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Боливия	2003	1 651	29,6	2	30,1	17,7	16,1	1,2	11	3,9	4,5
Ботсвана	2001	2 533	3,1	0,5	0,1	5,5	90,6	1,2	86,5	2,9	0,3
Буркина-Фасо	2002	171	19,4	61,5	0	0,1	18,3	0,6	12,3	5,5	0,7
Бурунди	2002	27	81,4	1,3	0	3	1,7	0	1,2	0,4	12,6
Центральноафриканская Республика	2001	74	2,7	27,9	0,1	20,2	49	0,8	46,6	1,6	0,1
Чад	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Эфиопия	2003	513	62	25,9	0	0,7	11,4	0	11,3	0	0,1
Казахстан	2003	12 927	6	1,3	61,2	14,1	16,4	2	12,6	1,8	1,1
Кыргызстан	2003	582	8,8	9,6	11,6	3,1	21,6	1,3	13	7,3	45,3
Лаосская Народно- Демократическая Республика	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Лесото	2002	358	7,1	5,1	0	0,1	87,4	0,6	81,7	5,1	0,3
Македония, бывшая югославская Республика	2003	1 363	16,8	1,2	5,4	4,7	71,7	5,1	60,8	5,9	0,2
Малави	2002	377	85,1	2,7	0	0,3	11,8	0,9	10,9	0,1	0
Мали	2001	519	1,6	3,7	1,9	0,1	9,2	0,6	1,9	6,7	83,5
Молдова, Республика	2003	790	58,3	5	0,6	2,8	33,3	1,2	26,8	5,2	0,2
Монголия	2003	616	2,4	9,8	2,3	33,3	29,3	0,1	28,3	0,9	23
Непал	2000	709	9,9	0,5	0	0,2	66,7	8,5	57,7	0,5	22,7
Нигер	2003	206	30,4	3,6	1,6	55	7,9	0,4	6,2	1,2	1,5

<i>Основные категории экспорта (в процентах)</i>											
<i>Страна</i>	<i>Год</i>	<i>Сырьевые товары</i>					<i>Промышленные товары</i>				
		<i>Всего (в млн. долл. США)</i>	<i>Все продо- вольственные товары</i>	<i>Сельскохо- зяйственное сырье</i>	<i>Топливо</i>	<i>Руды и металлы</i>	<i>из них</i>				
							<i>Промышленные товары</i>	<i>Химическая продукция</i>	<i>Прочие про- мышленные товары</i>	<i>Машины и транспортное оборудование</i>	<i>Товары без разбивки по категориям</i>
Парагвай	2003	1 242	76,9	8,9	0	0,4	13,7	3,2	10	0,5	0
Руанда	2003	51	52,3	7,3	6,8	23,3	10,3	0,5	3,2	6,7	0
Свазиленд	2002	974	14,6	7,9	0,7	0,2	76,4	47,8	25	3,6	0,2
Таджикистан	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Туркменистан	2000	2 506	0,3	9,9	91	0,4	6,9	0,4	5,8	0,6	1,5
Уганда	2003	165	62,8	22	0,1	0,2	8,8	2	3,9	3	6
Узбекистан	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Замбия	2002	930	9,2	2,8	2,1	63,6	19,2	1	13,3	4,9	3,1
Зимбабве	2002	2 327	25	10,6	1,1	19	34,8	4,1	25,9	4,8	9,5

Источник: UNCTAD, Handbook of Statistics, 2004.

Примечание: Две точки (..) означают, что данные отсутствуют.

Таблица 6
**Структура экспорта в разбивке по основным регионам назначения, данные по развивающимся странам,
 не имеющим выхода к морю, 2003 год**
(В процентах)

Страна	Мир в целом (в млн. долл. США)	Развитые страны					Юго- Восточная Европа и СНГ	Развивающиеся страны					
		Всего	Европа	Соединенные Штаты Аме- рики и Канада	Япония	Другие		Всего	из них ОПЕК	Америка	Африка	Западная Азия	Остальная Азия
Афганистан	218	54,2	26,9	26,4	0,8	0,1	4	41,8	2,5	2,1	2,9	1,7	35,1
Армения	552	67	46,9	6,7	0,4	13,1	21,7	10,9	8,5	0,3	0	8,5	1,2
Азербайджан	1 973	72,3	71,5	0,6	0,1	0	17,9	9,9	2,1	0,2	0,3	7,3	2
Бутан	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Боливия	1 593	34,9	21,6	11,6	1,5	0,2	0,1	64	12,2	62,4	0,1	0	1,5
Ботсвана	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Буркина-Фасо	242	22,5	18,7	0,4	3,5	0	0,1	75,4	1,7	5,5	17,5	1,4	49,5
Бурунди	43	69,9	54,7	14,7	0,4	0,1	1,3	25,8	0,2	0	19,2	0,3	6,3
Центральноафрикан- ская Республика	120	82,3	79,2	1,5	1,5	0	0,1	17,6	7	0,2	5,6	0,9	10,9
Чад	91	77,8	53,3	24,3	0	0,2	0,1	22,1	5,7	0,6	13,7	1,6	6,2
Эфиопия	605	48,7	32,9	5,8	6,8	3,2	0,5	49	7,6	0	18,1	10,5	20,3
Казахстан	15 147	37,6	34	2,5	0,9	0,1	24,2	36,8	6,4	17,2	0,3	7,2	12,1
Кыргызстан	582	32,1	25,6	6,4	0	0	35,2	32,7	25,2	0	0	27,2	5,5
Лаосская Народно- Демократическая Республика	455	31,7	28,3	1,8	1,5	0,1	0,1	40,9	0,7	0,1	0,1	0,1	40,5
Лесото	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Македония, бывшая югославская Респуб- лика	962	80,1	73,3	6,3	0,3	0,2	15,7	4,1	0,5	0,2	0,7	1,8	1,4
Малави	576	57,8	38,6	13,3	4,4	1,6	5,6	36,3	0,6	0,4	32,4	1	2,2
Мали	212	33	30,9	1,5	0,1	0,4	0,3	62,9	3,7	0,7	12,9	0,1	49,2
Молдова, Республика	790	32	27	4,8	0	0,1	66	2	0	0	0,1	1,8	0,2
Монголия	553	39,7	4,3	34,2	1,1	0,1	7,4	52,9	0,3	0	..	0,6	52,2
Непал	651	43,7	15,3	27,1	1	0,3	0	54	0	0	0	0,4	53,6
Нигер	180	64,6	47	0,2	17,2	..	..	35,4	29,2	0	35,2	..	0,2

Страна	Мир в целом (в млн. долл. США)	Развитые страны					Юго- Восточная Европа и СНГ	Развивающиеся страны					
		Всего	Европа	Соединенные Штаты Аме- рики и Канада	Япония	Другие		Всего	из них ОПЕК	Америка	Африка	Западная Азия	Остальная Азия
Парагвай	1 698	23,8	18,5	3,8	1,5	0,1	0,2	76	1,1	61	0,7	2,2	2,8
Руанда	158	13,1	11,2	1,7	0,2	0	4,5	50,2	37,9	0	2,4	0,1	47,7
Свазиленд	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Таджикистан	791	49,9	49,7	0,1	0,1	..	17,6	32,5	6,6	..	0	31,1	1,4
Туркменистан	3 442	22,3	20,6	1,7	0	..	42,1	27,8	17,5	1,3	0	24,1	2,4
Уганда	388	82,4	68,2	9,8	2,4	2	1,9	15,7	1,2	0,2	5,3	0,3	9,8
Узбекистан	1 914	29,2	20,1	4,6	4,4	0,2	41,5	29,3	2,3	0	0,3	7,4	21,6
Замбия	996	24,8	17,2	1,2	6,2	0,2	0,2	75	0,1	7,7	48,4	0	18,9
Зимбабве	2 721	27,5	20,1	2,3	4,7	0,4	2	19,7	0,3	0,5	10,2	0,7	8,3

Источник: UNCTAD, *Handbook of Statistics, 2004*.

Примечание: Две точки (..) означают, что данные отсутствуют.

СНГ — Содружество Независимых Государств; ОПЕК — Организация стран-экспортеров нефти.

2. В слабости экономических показателей не имеющих выхода к морю развивающихся стран находит отражение как прямое, так и косвенное воздействие фактора их географического положения на ключевые макроэкономические переменные. Возможности морской торговли этих стран неизбежно зависят от транзита через территорию других стран. Необходимость пересечения границ большего числа государств и удаленность от основных рынков в совокупности с обременительностью процедур и неадекватностью инфраструктуры существенно повышает общие издержки по оплате транспортных услуг, что снижает конкурентные преимущества не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Так, например, приводимые Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) цифры показывают, что в 2001 году общая доля транспортных расходов африканских стран, не имеющих выхода к морю, в стоимости импорта составляла 20,7 процента, что в четыре раза больше, чем средний показатель по развивающимся странам (5,1 процента), и почти вдвое больше среднего показателя по африканским развивающимся странам (12,7 процента). В докладе Проекта тысячелетия Организации Объединенных Наций под названием «Инвестирование в развитие: практический план достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия»¹, делается вывод о том, что фактор географических условий повышает вероятность опасности попадания в капкан нищеты.

3. Для решения этих проблем в Алматинской программе 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 транзита² определены конкретные меры по пяти приоритетным направлениям с целью обеспечить развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, доступ к мировым рынкам с использованием всех видов транспорта; сократить издержки, связанные с их торговыми операциями, с тем чтобы повысить конкурентоспособность их экспортных товаров; устранить узкие места, являющиеся причиной задержек, потерь и повреждения грузов в пути; и создать условия для расширения экспорта. Целенаправленность повестки дня и сбалансированность интересов не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита делают Алматинскую программу действий реальной и осуществимой.

4. В пункте 16 своей резолюции 59/245 от 22 декабря 2004 года Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря представить Ассамблее на ее шестидесятой сессии доклад о ходе осуществления Алматинской программы действий. В ходе работы над настоящим докладом вклад в его подготовку было предложено внести государствам — членам Организации Объединенных Наций, органам, организациям системы Организации Объединенных Наций и соответствующим международным, региональным и субрегиональным организациям. Представленные ими материалы использовались в качестве источника информации о их деятельности.

II. Конкретные меры, принятые в целях осуществления Алматинской программы действий

Приоритетное направление 1: основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок

5. В Алматинской программе действий (пункт 11) к развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита обращен призыв анализировать и, при необходимости, пересматривать свою нормативную базу с целью открыть возможности для более активного участия частного сектора; повышать транспарентность транзитного и пограничного регулирования; внедрять оптимизированные административные процедуры; и продолжать упрощать пограничный контроль и процедуры. В Алматинской программе действий была подчеркнута также важность усилий по налаживанию регионального и субрегионального сотрудничества. В этой связи поступили сообщения о ряде начинаний. В частности, региональные и субрегиональные организации в Африке активно занимались созданием эффективных транзитных транспортных систем.

6. Азербайджан включил положения о транзитной перевозке грузов в национальный Таможенный кодекс. Кроме того, эффективное осуществление Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА)³ способствовало тому, что объем транзитных транспортных перевозок по этому коридору увеличился в 2004 году в два с половиной раза по сравнению с 1999 годом. Азербайджан присоединился к Международной конвенции по упрощению и согласованию таможенных процедур. Правительство предприняло также шаги по либерализации торговли, включая упразднение экспортного лицензирования, снижение тарифных ставок до уровня 0–15 процентов и либерализацию валютных операций.

7. Правительство Чили Указом 110 от 4 мая 2004 года утвердило положение, регламентирующее использование незанятых складских помещений для хранения парагвайских товаров. Благодаря этому товары, следующие транзитом в Парагвай и из него, могут теперь оставаться на хранении без выплаты пошлин, налогов и других сборов в течение срока до 180 дней, который может продлеваться еще на 90 дней. В программу регулярных двусторонних консультаций высокого уровня между Чили и Боливией включаются вопросы, касающиеся режима свободного транзита.

8. Правительство Грузии приняло обязательства по созданию эффективной системы транзитных перевозок для не имеющих выхода к морю соседних стран. В частности, в соответствии с новым Налоговым кодексом Грузии, который вступил в силу в 2005 году, налог на пользователей автомобильных дорог, зачисляемый в дорожный фонд, был упразднен в целях снижения издержек по транзитным перевозкам для не имеющих выхода к морю соседних государств и привлечения дополнительных потоков транзитного транспорта.

9. Исламская Республика Иран проводит политику, направленную на дальнейшее расширение транзитных услуг, предоставляемых ею соседним странам, не имеющим выхода к морю. В число мер по совершенствованию системы транзитных перевозок входят: обновление парка транспортных средств, разви-

тие сети транзитных дорог, укрепление дорожной безопасности, упрощение документации и нормативных требований, разработка и создание пограничных терминалов и активное участие в международных и региональных механизмах сотрудничества.

10. Казахстан подписал и ратифицировал Европейское соглашение о международных автомагистралях⁴; Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах⁵; Конвенцию о дорожном движении⁶; Конвенцию о дорожных знаках и сигналах⁷; Европейское соглашение, касающееся работы экипажей и транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки⁸; Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов⁹; Конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся столкновения судов внутреннего плавания¹⁰; Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП¹¹; Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов¹²; Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок¹³. В целях поощрения транзитных перевозок через территорию страны правительство Казахстана в 2004 году снизило сборы за транзитную перевозку на 30–40 процентов, что повлекло за собой 20-процентное увеличение объема транзитных перевозок через ее территорию.

11. Правительство Филиппин работало над осуществлением Алматинской программы действий в рамках Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Страны — члены АСЕАН заключили за период с конца 1998 года девять региональных транспортных соглашений о взаимном признании сертификатов об инспекции коммерческих транспортных средств; развитии сети автомагистралей АСЕАН; содействию перевозке транзитных товаров (с пятью техническими протоколами к нему); и о либерализации воздушных грузоперевозок.

12. Группа Африканского банка развития поощряла политику и стратегии, направленные на повышение эффективности, продуктивности и пропускной способности африканских региональных транспортных коридоров и призванные способствовать развитию международной торговли. Группа Банка поддержала проекты, направленные на согласование политики и процедур в отношении международных перевозок, стандартизацию оборудования и услуг и освоение современных технологий. Группа Банка сыграла ведущую роль в разработке и осуществлении Краткосрочного плана действий Нового партнерства в интересах развития Африки (НЕПАД)¹⁴ по созданию инфраструктуры в Африке.

13. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) разработала рамки межправительственного сотрудничества и комплекс международных документов, преследующих цель облегчения и развития международных перевозок на основе принятия упрощенных и согласованных процедур пересечения границ. Основные результаты этой работы нашли отражение в разработанных под эгидой ЕЭК 55 международных соглашениях и конвенциях, которые устанавливают международные правовые и технические стандарты в отношении перевозок по автомагистралям, железным дорогам и внутренним водным путям и смешанных перевозок.

14. Экономическая комиссия для Африки (ЭКА) участвовала в осуществлении Алматинской программы действий в рамках своей программы работы и Программы по транспорту для стран Африки к югу от Сахары. ЭКА и Программа по транспорту сыграли решающую роль в создании в феврале 2005 года Комитета по координации перевозок региональных экономических сообществ в целях обеспечения надлежащей координации. ЭКА, Африканский союз и Программа по транспорту совместно организовали проведение в апреле 2005 года совещания министров африканских стран по делам транспорта и инфраструктуры для утверждения касающихся перевозок в Африке целей и показателей, которые должны способствовать государствам-членам в достижении целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

15. ЭКА, Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС) и Центральноеафриканское экономическое и валютное сообщество организовали третье совещание Комитета по координации и мониторингу осуществления Ямусукрского решения о либерализации воздушных перевозок в Западной и Центральной Африке в Либревиле, Габон, 29 ноября — 2 декабря 2004 года. В экономическом докладе по Африке за 2004 год “Unlocking Africa’s Trade Potential” («Раскрытие потенциала Африки в области торговли»)¹⁵ и докладе “Assessing Regional Integration in Africa: ECA Policy Research Report” («Оценка региональной интеграции в Африке: стратегический исследовательский доклад ЭКА»)¹⁶ ЭКА обратила особое внимание на негативные последствия высокой стоимости транзитных перевозок, наличие большого числа пропускных пунктов и проходящих таможенный контроль колонн автотранспорта. ЭКА провела исследование о передовых методах коммерческого использования и приватизации железнодорожного, воздушного, автомобильного и морского транспорта.

16. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) разработала проект по содействию развитию торговли/перевозок, преследующий цель создания консультативного механизма, с помощью которого ключевые заинтересованные стороны, участвующие в международной торговле и перевозках, могли бы согласовывать стратегические меры по содействию развитию торговли. Бенефициариями этого проекта являются Казахстан, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Таджикистан и Узбекистан, а также ближайшие к ним соседние страны транзита.

17. Международный союз электросвязи (МСЭ) провел работу по поощрению всеобщего доступа к электронным заявкам и услугам, включая проекты по электронным методам управления в Азербайджане, Кыргызстане и Узбекистане и проекты в области электронной торговли во многих странах, не имеющих выхода к морю. Усилия были сосредоточены на наращивании потенциала в этих странах, включая создание учебных Интернет-центров для обучения с использованием электронных средств и укрепление нормативной базы и директивных структур.

18. Экономическое сообщество стран Великих озер (ЭССВО) сообщило, что транзитные перевозки являются одной из приоритетных областей сотрудничества с учетом того, что два из государств — членов Экономического сообщества, Бурунди и Руанда, не имеют выхода к морю. Политика Экономического сообщества в отношении транзитных перевозок направлена на создание более доступных и надежных транспортных систем. Экономическое сообщество про-

должает проведение политики создания альтернативных транзитных маршрутов в дополнение к северному и центральному транзитным коридорам, используемым в настоящее время странами Великих озер, и в частности, продолжает свои усилия по созданию транзитного маршрута от Мбарары в Уганде до Кигали через Кагитумбу (на границе между Угандой и Руандой) и Кайонсу. Страны Экономического сообщества будут также подключены к коридору для смешанных перевозок с использованием вод озера Виктория за счет строительства железнодорожной ветки от паромного терминала в Кемондо Бее до Русумо или открытия внутреннего водного пути от Кагеры до Кагитумбы. Страны Экономического сообщества выступают также за создание коридора для смешанных перевозок, включающего железнодорожный участок Исака — Дар-эс-Салам — Ньянза и автомагистрали Исака — Лусахунга — Ньякахура — Рухиги до Бурунди и от Исаки через Лусахунгу и Русумо в Руанду. Страны Экономического сообщества продолжают также разработку проходящего через северные районы Демократической Республики Конго маршрута к побережью Атлантического океана, проходящего через Букаву до Кисангани (автомобильный участок), затем до Киншасы (водный путь) и далее до Матади (железнодорожный/автомобильный участок).

19. Центральноеафриканское экономическое и валютное сообщество располагает основной автодорожной сетью протяженностью 57 538 км и железнодорожной сетью протяженностью 2552 км, судоходными водными путями протяженностью 2350 км, 9 портами и 11 международными аэропортами. Одна из приоритетных задач сотрудничества между государствами — членами Экономического и валютного сообщества заключается в снижении стоимости транзитных перевозок в целях ускорения интеграции региона в международную торговую систему и мировую экономику. Меры по содействию развитию торговли, поощряемые Экономическим и валютным сообществом, включали, в частности, пропаганду соответствующих международных, региональных и двусторонних соглашений по транзитным перевозкам, создание региональных и национальных комитетов по содействию развитию перевозок и торговли и постоянных комитетов по управлению транзитными коридорами, развитие инфраструктуры приграничных портов, объединение таможенных компьютерных систем, развитие смешанных перевозок и создание центров наблюдения за транзитными коридорами. Осуществлена широкая либерализация услуг по осуществлению автодорожных перевозок.

Приоритетное направление 2: развитие и эксплуатация инфраструктуры

20. В Алматинской программе действий указывается, что одним из серьезных препятствий на пути создания эффективных систем транспортных перевозок является неадекватность инфраструктуры. Упадок транспортной инфраструктуры представляет собой общую проблему. Для обеспечения своевременного распространения информации об имеющихся в секторе транспортных услуг возможностях и для обеспечения упорядоченного и оперативного транзита нужны средства связи. Чтобы удовлетворить эти потребности, нужны значительные капиталовложения из национальных ресурсов, международная помощь в целях развития и налаживание партнерских связей между государст-

венным и частным секторами, а также укрепление потенциала и проведение институциональной реформы и реформы нормативной базы.

21. Исламская Республика Иран располагает железнодорожной сетью протяженностью более 7000 км и сетью автодорог протяженностью 170 000 км. В 2004 году было выполнено около 110 000 рейсов иранскими грузовиками по доставке грузов в страны Центральной Азии и Афганистан. Протяженность иранского участка Азиатской сети автомагистралей составляет приблизительно 11 000 км. Ведется строительство более чем 3300 км железнодорожных путей.

22. Правительство Казахстана выделило в 2004 году около 42 млрд. тэнге на развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта. В соответствии с программой развития дорог на период 2006–2012 годов будет создан коридор Ташкент — Чимкент — Тараз — Алматы — Коргас; построены казахстанские участки коридоров Алматы — Караганда — Астана — Петропавловск и Астрахань — Атырау — Актау — Туркменистан; и участки коридоров Чимкент — Кзыл-Орда — Актобе — Уральск — Самара и Омск — Павлодар — Семипалатинск — Майкапчагай.

23. Десятый пятилетний план Непала преследует цели укрепления субрегиональных связей страны и экономической интеграции. Внутренние центры растаможивания были открыты на южной границе Непала на перевалочных пунктах в Биргандже и Бхайраве с выходом на основные автомагистрали. Соответствующие две магистрали были включены Рабочей группой по транспорту Южно-азиатской субрегиональной программы экономического сотрудничества в число шести главных транспортных коридоров в субрегионе. Кроме того, на восточной границе Непала был открыт сухопутный порт Какарвитта с объездным путем, связывающим его с существующими сухопутными портами в Биргандже. В 2004 году Непал был впервые подключен к индийской железнодорожной сети. Проведены работы по планированию и инженерной съемке территорий на предмет установления железнодорожной связи с Индией на четырех дополнительных участках: Нью-Джалпаигури-Какарвитта; Джогбани-Биратнагар; Наутанва-Бхайрава; и Непалгандж-Роуд-Непалгандж.

24. Правительство Грузии продолжало свои усилия по реконструкции и модернизации дорог страны как звена существующей региональной автомобильной сети. В 2003–2004 годах было реконструировано свыше 300 км автомобильных дорог. Правительство постановило построить в период 2005–2009 годов новый транзитный коридор Эрзами-Карси-Ниноцминда-Цалка-Тбилиси. Соединенные Штаты Америки рассматривают вопрос о выделении средств на финансирование строительства этого коридора в рамках своего Счета для решения задач, поставленных в Декларации тысячелетия.

25. Правительство Чили постановило ассигновать в 2003–2006 годах около 30 млн. долл. США на модернизацию дорог 11-СН и А-55 — основных автомагистралей, открывающих Боливии путь к чилийским портам Арика и Икике. Чили продолжает участвовать в реализации инициативы по объединению региональной инфраструктуры в Южной Америке в целях создания комплексного центрального транспортного коридора между океанами и комплексного транспортного коридора «Каприкорнио», включая выделение средств на Протокол интеграции инфраструктур Чили-Общего рынка стран Южного конуса (МЕРКОСУР) для последнего.

26. Во главу угла основной программы Азиатского банка развития для не имеющих выхода к морю государств Центральной Азии по-прежнему ставятся вопросы энергетики, транспорта и содействия развитию торговли. В программу на 2004–2006 годы включены 17 проектов предоставления займов на сумму 399,4 млн. долл. США и 33 проекта технической помощи на общую сумму 18,5 млн. долл. США. В частности, Банк предоставил следующие займы: в размере 15 млн. долл. США в Таджикистане на восстановление дороги Душанбе — граница с Кыргызстаном; 37,1 млн. долл. США на строительство дорог в Монголии в целях завершения работ по созданию пересекающего страну с севера на юг автотранспортного коридора от Чойра до границы с Китаем в Замынь-Уде (Борхойн-Тал) для обеспечения выхода на азиатские сети автомагистралей; 32,8 млн. долл. США на реконструкцию южного автотранспортного коридора в Кыргызстане; и 18,2 млн. долл. США на проект по модернизации региональных таможен и развитию инфраструктуры для Кыргызстана.

27. Азиатским банком развития было утверждено также 17 региональных проектов технической помощи на 7 млн. долл. США на цели содействия долгосрочному развитию субрегиона Большого Меконга. Кроме того, в рамках программы субрегионального экономического сотрудничества в Южной и Центральной Азии Банк оказал содействие Форуму стран Центральной и Южной Азии по вопросам транспорта и торговли, сосредоточив внимание на развитии коридоров, открывающих путь странам, не имеющим выхода к морю, к портам в Аравийском море и Персидском заливе через Афганистан. Был подготовлен к осуществлению в период 2005–2007 годов план сотрудничества таможенных служб Форума. Банк обязался выделить в 2002–2008 годах более 1,5 млрд. долл. США на цели восстановления Афганистана. В 2004 году Банк утвердил пять займов на общую сумму 205,0 млн. долл. США на восстановление основной дорожной сети Афганистана, реконструкцию региональных аэропортов и поддержку телекоммуникационных служб.

28. Для Бангладеш Азиатский банк развития одобрил выделение семи займов на общую сумму 249,5 млн. долл. США на осуществление пяти проектов, предусматривающих, в частности, принятие мер по содействию развитию торговли, в том числе в порту Читтагонг, и развитие сети телекоммуникаций в сельской местности. Для Индии Банк одобрил в 2004 году выделение шести займов на общую сумму 1,3 млрд. долл. США на реализацию пяти проектов, включая проекты по модернизации национальных автомагистралей и системы передачи электроэнергии между штатами.

29. В рамках финансирования проектов по линии Африканского банка развития в период с 2002 по 2004 год было предоставлено 3,5 млн. долл. США на осуществление инициативы Экономического сообщества западноафриканских государств по расширению работ по объединению железных дорог в единую сеть; 1,05 млн. долл. США на строительство дороги Буркина-Фасо/Нигер Диори-Тера; 3,73 млн. долл. США на проект Экономического сообщества центральноафриканских государств (ЭСЦАГ) по объединению энергосетей; 2,98 млн. долл. США на объединение энергосетей Кении-Бурунди-Руанды-Демократической Республики Конго; 22,36 млн. долл. США на проект Западноафриканского экономического и валютного союза с участием Мали, Буркина-Фасо и Ганы по строительству дороги Акаци-Дзодзе-Нозе; 2,46 млн. долл. США на реализацию руандийско-танзанийского проекта по подготовке технико-экономического обоснования строительства железной дороги Кигали-Исака;

56,52 млн. долл. США на проект объединения энергосистем Эфиопии и Джибути; и 53 млн. долл. США на кенийско-эфиопскую дорогу Момбаса-Найроби-Аддис-Абеба.

30. В число основных финансируемых по линии Африканского банка развития проектов по укреплению инфраструктуры транспортного сектора в рамках краткосрочного плана действий НЕПАД входили: работа на участке Акаци-Афлао в рамках проекта реконструкции дороги Тема-Афлао в Гане (21,76 млн. долл. США); исследование по вопросу об объединении железнодорожных сетей ЭКОВАС (3,7 млн. долл. США); ганско-тоголезский проект по модернизации дороги Акаци-Дзодзе-Нозе (18,83 млн. долл. США) в Гане и Того; бенино-тоголезский проект по модернизации дороги Джугу-Ндали (22,36 млн. долл. США) в Бенине и Того; программа Западноафриканского экономического и валютного союза/Ганы по дорожному строительству (100,64 млн. долл. США) в Мали/Буркина-Фасо/Гане; ганский проект развития автодорожной инфраструктуры 2003 года: дорога Нсавам-Апедва (29,4 млн. долл. США); и проект по развитию межстранового автодорожного коридора: Момбаса-Найроби-Аддис-Абеба (53 млн. долл. США) в Кении/Эфиопии.

31. В 2004 году была завершена реконструкция автомагистрали Алат-Казимагомед в Азербайджане, которая финансировалась Кувейтским фондом и Исламским банком развития. Работы по завершению Транскавказской железной дороги финансировались Европейским банком реконструкции и развития. В 2004 году была завершена также реконструкция Нахичеванского международного аэропорта. 25 марта 2005 года вступил в строй обошедшийся в 3,6 млрд. долл. США трубопровод, открывающий выход от побережья Каспийского моря к Средиземноморью. Ожидается, что по этому трубопроводу нефть, добытая на месторождениях в Каспийском море у побережья Баку, будет подаваться в Тбилиси, Грузия, и на средиземноморский терминал в Джейхане, Турция. Пропускная способность этого трубопровода составляет 10 миллионов баррелей.

32. Программа технической помощи Международной морской организации (ИМО) на 2004–2005 годы включала программы подготовки кадров, преследующие цели обеспечения того, чтобы развивающиеся страны располагали всем необходимым для выполнения своих обязательств и принятия действенных мер государственного контроля в портах. Программа стимулировала сокращение числа морских аварий, ликвидацию не отвечающих стандартам морских перевозок и деятельность по охране морской среды. Другие компоненты программы были нацелены на разработку законодательства, выполнение нормативных требований, проведение технических исследований и подготовку планов действий, связанных с ключевыми техническими программами ИМО. ИМО создала региональные центры в Кении, Гане и Кот-д'Ивуаре для проведения оценки потребностей и учредила консультативные миссии в африканских странах, включая девять развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

33. Экономическая комиссия для Африки организовала проведение 15–18 декабря 2003 года в Яунде, Камерун, форума по вопросам транспортной инфраструктуры и региональной интеграции для стран Центральной Африки в целях принятия субрегионального капитального плана развития транспорта, включая автомобильный, железнодорожный, воздушный и внутренний водный транс-

порт. Приоритетное внимание в капитальном плане, который был впоследствии утвержден главами государств и правительств стран — членов Экономического сообщества центральноафриканских государств, уделяется развитию транспортных коридоров.

34. 4 июля 2005 года вступило в силу Межправительственное соглашение о сети азиатских автомагистралей ЭСКАТО. Это этапное соглашение предусматривает строительство 141 000 км стандартных автодорог на территории 32 азиатских стран с выходами в Европу. В настоящее время разрабатывается проект межправительственного соглашения по трансазиатской железнодорожной сети.

35. В рамках завершившейся недавно работы над капитальными планами создания трансевропейской автомагистрали «Север-Юг» ЕЭК и трансевропейских железных дорог выявлены основные узкие места, недостающие звенья и потребности в создании других приоритетных компонентов инфраструктуры автомобильных, железнодорожных и смешанных транспортных сетей. Две группы правительственных экспертов по автомобильным и железным дорогам из 21 участвовавшей в проекте страны Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы провели оценку около 500 приоритетных проектов по созданию инфраструктуры, сметная стоимость которых составляет 101 миллиард евро.

36. Пять региональных комиссий на совместной основе занимаются осуществлением проекта по наращиванию потенциала в области развития межрегиональных транспортных связей на период 2003–2006 годов. В центре внимания компонента проекта, которым занимаются ЕЭК и ЭСКАТО, находится прежде всего транспортная связь Европа-Азия, в том числе через не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Центральной Азии, Кавказа и Восточной Европы. В ходе двух состоявшихся в Алматы, Казахстан, в марте 2004 года и в Одессе, Украина, в ноябре 2004 года заседаний групп экспертов правительственные представители из 17 стран евро-азиатского региона согласовали основные элементы стратегии по развитию евро-азиатских транспортных связей, а также приоритетные маршруты автомобильных и железнодорожных перевозок. Кроме того, созывались совещания на уровне экспертов для изучения вопроса о транспортных связях между регионами ЭКА, ЭСКАТО, ЕЭК и Экономической и социальной комиссии для Западной Азии.

37. Западноафриканский экономический и валютный союз сообщил, что автомобильный транспорт остается основным видом транспорта в его регионе, на него приходится более 90 процентов объема торговли в субрегионе. Государства — члены Экономического и валютного союза в своей Программе по созданию инфраструктуры и строительству дорог сообщества, которая была принята в 2001 году, постановили восстановить или реконструировать 13 300 км автодорожной инфраструктуры. В частности, Программа включает реконструкцию коридора Бамако — Уагадугу — Аккра и принятие мер по содействию развитию автомобильных перевозок и транзита по коридорам Бамако — Уагадугу — Аккра и Ниамей — Уагадугу — Аккра для целей обеспечения Буркина-Фасо, Мали и Нигеру выхода к морю через порты Ганы. Основные железнодорожные сети государств — членов Экономического и валютного союза были построены до Первой мировой войны, а участки, построенные после Второй мировой войны, составляют лишь 14 процентов их общей протя-

женности. Работами по реконструкции, проводившимися на протяжении последних 30 лет, были охвачены менее 40 процентов общей протяженности железных дорог сети. Как следствие, более половины дорог сети существенно обветшало. Комиссия Экономического и валютного союза проводит технико-экономическое обоснование на предмет объединения и реконструкции железнодорожных сетей в государствах Сообщества.

38. В 2004 году государства — члены Центральноеафриканского экономического и валютного сообщества утвердили региональную «дорожную карту» по реконструкции в течение 10-летнего периода 18 400 км дорог региональной автодорожной сети. Для начала были подготовлены экспериментальные проекты по строительству недостающих участков отдельных транспортных коридоров.

Приоритетное направление 3: международная торговля и содействие развитию торговли

39. По состоянию на март 2005 года 9 из 31 развивающейся страны, не имеющей выхода к морю, и 5 из 34 развивающихся стран транзита не являлись членами Всемирной торговой организации (ВТО) и поэтому не пользовались льготами, предоставляемыми членам в соответствии с правилами ВТО, включая специальный и дифференцированный режим (см. таблицу 7). В Алматинской программе действий признается, что чрезмерные транзитные транспортные издержки представляют собой серьезное препятствие на пути доступа к внешним рынкам. По данным ЮНКТАД, в 2003 году доля развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, оставалась весьма незначительной в общем объеме мирового экспорта и импорта товаров, составляя, соответственно, 0,57 процента и 0,64 процента.

40. В соответствии с Соглашением 22 об экономической взаимодополняемости между Чили и Боливией Чили предоставила Боливии преференции по приблизительно 500 тарифным позициям таможенных ставок, а Боливия предоставила Чили преференциальный доступ по приблизительно 480 тарифным позициям. В рамках преференциального режима осуществляется около 75 процентов двустороннего торгового оборота между этими странами. В соответствии с Соглашением об экономической взаимодополняемости между Чили и МЕРКОСУР около 80 процентов торговли между Чили и Парагваем осуществляется на беспошлинной основе.

Таблица 7
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита, являющиеся членами Всемирной торговой организации и имеющие в ней статус наблюдателя

<i>Страна</i>	<i>Регион</i>	<i>Члены (дата вступления)</i>	<i>Наблюдатели (дата представления заявления)</i>
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>			
Афганистан	Азия	–	21/11/2004
Армения	Европа	05/02/2003	–
Азербайджан	Азия	–	30/06/1997
Бутан	Азия	–	17/09/1999
Боливия	Латинская Америка	12/09/1995	–
Ботсвана	Африка	31/05/1995	–
Буркина-Фасо	Африка	03/06/1995	–
Бурунди	Африка	23/07/1995	–
Центральноафриканская Республика	Африка	31/05/1995	–
Чад	Африка	19/10/1996	–
Эфиопия	Африка	–	13/01/2003
Казахстан	Азия	–	29/01/1996
Кыргызстан	Азия	20/12/1998	
Лаосская Народно-Демократическая Республика	Азия	–	16/07/1997
Лесото	Африка	31/05/1995	–
Македония, бывшая югославская Республика	Европа	04/04/2003	–
Малави	Африка	31/05/1995	–
Мали	Африка	31/05/1995	–
Молдова, Республика	Европа	26/07/2001	–
Монголия	Азия	29/01/1997	–
Непал	Азия	23/04/2004	–
Нигер	Африка	13/12/1996	–
Парагвай	Латинская Америка	01/01/1995	–
Руанда	Африка	22/05/1996	–
Свазиленд	Африка	01/01/1995	–
Таджикистан	Азия	–	29/05/2001
Туркменистан	Азия	–	–
Уганда	Африка	01/01/1995	–
Узбекистан	Азия	–	08/12/1994
Замбия	Африка	01/01/1995	–
Зимбабве	Африка	05/03/1995	–

<i>Страна</i>	<i>Регион</i>	<i>Члены (дата вступления)</i>	<i>Наблюдатели (дата представления заявления)</i>
<i>Развивающиеся страны транзита</i>			
Алжир	Африка	–	03/06/1987
Ангола	Африка	23/11/1996	–
Аргентина	Латинская Америка	01/01/1995	–
Бангладеш	Азия	01/01/1995	–
Бенин	Африка	22/02/1996	–
Бразилия	Латинская Америка	01/01/1995	–
Камбоджа	Азия	13/10/2004	–
Камерун	Африка	13/12/1995	–
Чили	Латинская Америка	01/01/1995	–
Китай	Азия	11/12/2001	–
Кот-д'Ивуар	Африка	01/01/1995	–
Демократическая Республика Конго	Африка	01/01/1997	–
Джибути	Африка	31/05/1995	–
Эритрея	Африка	–	–
Гана	Африка	01/01/1995	–
Гвинея	Африка	25/10/1995	–
Индия	Азия	01/01/1995	–
Иран, Исламская Республика	Азия	–	19/07/1996
Кения	Африка	01/01/1995	–
Мозамбик	Африка	26/08/1995	–
Мьянма	Азия	01/01/1995	–
Намибия	Африка	01/01/1995	–
Нигерия	Африка	01/01/1995	–
Пакистан	Азия	01/01/1995	–
Перу	Латинская Америка	01/01/1995	–
Сенегал	Африка	01/01/1995	–
Сомали	Африка	–	–
Южная Африка	Африка	01/01/1995	–
Танзания, Объединенная Республика	Африка	01/01/1995	–
Таиланд	Азия	01/01/1995	–
Того	Африка	31/05/1995	–
Турция	Азия	26/03/1995	–
Уругвай	Латинская Америка	01/01/1995	–
Вьетнам	Азия	–	04/01/1995

Источник: Всемирная торговая организация, май 2005 года.

41. В соответствии с требованиями МЕРКОСУР правительство Парагвая создало национальное управление судоходства и портов. Национальное управление приступило к осуществлению проектов развития инфраструктуры на границе в Бразилией в пунктах Сьюдад-дель-Эсте — Фос-ду-Игуасу, Педро-Хуан-Кабальеро — Понта-Поран и Сальто-дель-Гуайра — Гуайра; и на границе с Аргентиной в пунктах Хосе А. Фалькон — Клоринда и Энкарнасьон — Посадас. Содействие развитию торговли является одним из приоритетных направлений сотрудничества в рамках Инициативы по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке. В 2004 году таможенные службы в пунктах Сьюдад-дель-Эсте — Фос-де-Игуасу на бразильско-парагвайской границе были выбраны для проведения экспериментального проекта по разработке комплексных механизмов пограничного контроля в целях обеспечения беспрепятственного и оперативного прохождения международных грузопотоков. Начало осуществлению проекта было положено в июле 2005 года. Новым таможенным управлением Парагвая, созданным в 2004 году, были приняты меры по переходу на использование системы таможенной информации и слежения, совместимой с соответствующими системами других государств — членов МЕРКОСУР. Экспортные процедуры были упрощены в целях сокращения бюрократической волокиты. Кроме того, вводится смешанная система перевозок.

42. Экономическая комиссия для Африки придает повышенное внимание вопросам региональной торговли и содействия ее развитию. В марте 2005 года ЭКА организовала проведение в Аддис-Абебе заседание специальной группы экспертов по вопросам внутренней торговли в Африке. Кроме того, вопросы содействия развитию торговли и проблемы, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в контексте внутренней торговли в Африке, находились в центре внимания четвертого совещания Комитета по региональному сотрудничеству и интеграции, состоявшегося в марте 2005 года в Аддис-Абебе.

43. Проводимые Всемирной торговой организацией переговоры по содействию развитию торговли предоставляют для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита уникальную возможность, позволяя прояснить и усовершенствовать положения, касающиеся свободы транзита, пошлин и формальностей, связанных с импортом и экспортом, и обеспечения транспарентности в деле опубликования и применения правил торговли. С тем чтобы обеспечить использование этой возможности, пять региональных комиссий занимаются проектом под названием «Межрегиональные партнерские отношения в интересах содействия развитию торговли как двигателя роста», нацеленным на укрепление потенциала развивающихся стран в области ведения переговоров по содействию развитию торговли, разработку политики содействия ее развитию и использование информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) в управлении системой поставок. В частности, ЭКА и ЕЭК совместно организовали для группы африканских стран семинар по наращиванию потенциала, посвященный вопросу о переговорах ВТО о содействии развитию торговли с целью содействовать эффективному участию африканских развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и африканских стран транзита в переговорах по содействию развитию торговли.

44. Региональный семинар Всемирной торговой организации/ЭСКАТО по содействию развитию торговли для азиатско-тихоокеанских стран состоялся в Ханчжоу, Китай, 5–7 апреля 2005 года для подготовки участников торговых пе-

реговоров по соответствующим аспектам проходящих в настоящее время переговоров Всемирной торговой организации по содействию развитию торговли, включая транзит. ЭСКАТО продолжала поддерживать проект соглашения о содействии трансграничной перевозке грузов и пассажиров в субрегионе Большого Меконга и проекта межправительственного соглашения Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) по содействию развитию международных автомобильных перевозок. ЕЭК и ЭСКАТО продолжают участвовать в мероприятиях Рабочей группы по перевозкам и содействию пересечению границы Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии.

45. Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) подготовила проект документа о перевозке грузов в целях модернизации и универсализации правовых норм, регулирующих международную перевозку товаров. Проект документа охватывает, в частности, вопросы ответственности и обязательств перевозчиков, электронной торговли, доставки, обязательств поставщика и транспортной документации. Кроме того, ЮНСИТРАЛ подготовила Руководство ЮНСИТРАЛ для законодательных органов по проектам в области инфраструктуры, финансируемым из частных источников¹⁷, и связанные с ним Типовые законодательные положения по проектам в области инфраструктуры, финансируемых из частных источников¹⁸, для оказания странам помощи в разработке правовых рамок, благоприятствующих вложению частных инвестиций в государственную инфраструктуру.

46. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита продолжали пользоваться преимуществами программы Автоматизированной системы таможенных данных (АСИКУДА), разработанной ЮНКТАД для ускорения прохождения таможенных процедур за счет использования информационной технологии. Осуществляемые в настоящее время проекты направлены на усовершенствование последней версии этой программы на основе внедрения системы АСИКУДА++. В 2004 году осуществлялось более 50 оперативных проектов АСИКУДА, общая стоимость которых превысила 7 млн. долл. США, включая проекты для Афганистана, Армении, Центральноафриканской Республики и Лесото, а также проекты для секретариатов Общего рынка для стран Восточной и Южной Африки (КОМЕСА) и Экономического сообщества западноафриканских государств. В Уагадугу, Буркина-Фасо, создан региональный центр АСИКУДА для оказания поддержки странам-пользователям этого субрегиона.

47. Секретариат ЮНКТАД продолжал обеспечивать основное обслуживание текущих переговоров с участием Китая, Монголии и Российской Федерации по проекту рамочного соглашения о транзитных перевозках. Кроме того, в целях анализа и содействия принятию практических мер, которые могут содействовать повышению эффективности транзитных транспортных операций, ЮНКТАД провела 24–26 ноября 2004 года в Женеве «Совещание экспертов по разработке и осуществлению соглашений о транзитных транспортных перевозках».

48. Всемирный банк расширил круг проектов, связанных с содействием развитию торговли и транзитных перевозок. В настоящее время 49 таких проектов реализуются и еще 16 находятся в стадии подготовки. В рамках Программы развития транспорта в странах Африки к югу от Сахары Всемирный банк ока-

зал помощь в создании центров контроля за работой транспортных коридоров в Западной Африке (совместно с Западноафриканским экономическим и валютным союзом и Экономическим сообществом западноафриканских государств), Центральной Африке (совместно с Центральноеафриканским экономическим и валютным сообществом и Экономическим сообществом центральноафриканских государств), Восточной Африке (совместно с Межправительственным органом по вопросам развития (МОВР) и Управлением по координации транзитных перевозок через Северный коридор) и на юге Африки (совместно с Восточноафриканским сообществом (ВАС), Сообществом по вопросам развития стран юга Африки (САДК) и Общим рынком для стран Восточной и Южной Африки (КОМЕСА)). Программа по транспорту для стран Африки к югу от Сахары также оказала содействие в создании комитетов по управлению рядом важнейших транспортных коридоров в различных субрегионах. Банк также оказал помощь в обновлении Соглашения о транзите по Северному коридору, в том числе положений об Управлении по координации транзитных перевозок через Северный коридор. В Южной Азии Банком был начат диалог с рядом стран о проведении обследования по вопросам содействия развитию региональной торговли и транспорта, на основе которого будут отбираться и осуществляться конкретные проекты в этой области, нацеленные, в частности, на более тесную интеграцию развивающихся стран региона, не имеющих выхода к морю.

49. В 2004 году Всемирный банк предоставил беспроцентный кредит на сумму 31 млн. долл. США на разработку проекта модернизации таможенных процедур и содействия развитию торговли в Афганистане. ЮНКТАД занималась внедрением компонентов системы АСИКУДА и созданием благоприятного нормативного климата, физических и коммерческих условий для налогового контроля за поступлениями в торговом и транспортном секторах.

50. Главным инструментом Всемирной таможенной организации (ВТО) для содействия развитию торговли является пересмотренная Киотская конвенция (Международная конвенция об упрощении и согласовании таможенных процедур), которая рассматривается как программный документ, закладывающий основу для современных таможенных процедур. Она охватывает все основные таможенные процедуры и предполагает, что они должны быть транспарентными и несложными. ВТО также подготовила подробные руководящие указания по осуществлению каждого юридического положения. В рамках своей программы создания потенциала ВТО подготовила справочник по оптимальным методам работы таможенных органов. В 2004 году Организация выпустила третий том этого справочника под названием «Безопасная и эффективная система транзитных перевозок: руководство для государств-членов по созданию безопасной и эффективной системы транзитных перевозок», который призван помочь государствам-членам в создании такой безопасной и эффективной системы.

51. Как это было предусмотрено в приложении D к рамочному соглашению, принятому Генеральным советом Всемирной торговой организации (ВТО) 1 августа 2004 года, члены Всемирной торговой организации внесут разъяснения и усовершенствования в некоторые положения о содействии развитию торговли, которые уже существуют в нормативных документах Всемирной торговой организации, а именно в статью V Генерального соглашения по тарифам и торговли (ГАТТ), в которой установлены требования, призванные обеспечить

свободу транзита; статью VIII, в которой говорится о сборах и формальностях, связанных с ввозом и вывозом; и статью X, призванную повысить транспарентность правил торговли. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, уже активно участвуют в этих переговорах и представили свои предложения по вопросам транзитных перевозок. На данный момент представлено 33 предложения о путях совершенствования и уточнения рассматриваемых нормативных документов, в которых затрагиваются вопросы финансовых последствий, технической помощи и специального и дифференцированного режима. К их числу относятся предложения Боливии, Монголии, Парагвая и Руанды.

52. Члены Всемирной торговой организации согласились с тем, что специальный и дифференцированный режим должен быть расширен таким образом, чтобы увязать объем и сроки выполнения обязательств с возможностями стран для их осуществления. Секретариат Всемирной торговой организации определил техническую помощь в содействии развитию торговли в качестве одного из приоритетов в Плане технической помощи Всемирной торговой организации на 2005 год. Секретариат организовал региональные практикумы для ознакомления лиц, отвечающих за выработку торговой политики, и технических специалистов с задачами, которые предстоит решить на переговорах по содействию развитию торговли, нормативно-правовой базой и предложениями государств-членов, а также для того, чтобы эта информация могла найти практическое применение на многочисленных заседаниях рабочих групп. Программой технической помощи Всемирной торговой организации предусмотрено также проведение национальных семинаров по темам, имеющим отношение к Всемирной торговой организации, по просьбам стран-членов и стран, находящихся в процессе присоединения. Одной из наиболее востребованных тем в 2005 году было содействие развитию торговли.

53. Центр по международной торговле (ЦМТ) как совместный механизм технического сотрудничества ЮНКТАД и Всемирной торговой организации в вопросах торговли, связанных с предпринимательством, оказывал помощь в разработке национальных и секторальных стратегий экспортной деятельности, которые позволят создать более благоприятный деловой климат для экспортеров за счет активизации диалога между заинтересованными сторонами и государственным сектором. В период 2003–2005 годов Центр по международной торговле участвовал в проектах разработки торговых стратегий в Буркина-Фасо, Замбии, Казахстане, Кыргызстане, Лаосской Народно-Демократической Республике, Малави, Таджикистане, Уганде и Узбекистане. Программа ЦМТ “World Trade Net” призвана помочь деловым кругам лучше понять те динамичные изменения, которые происходят в нормативно-правовой базе международной торговли, и их последствия для повседневных деловых операций. Программа “World Trade Net” реализовала проекты в Армении, Бутане, Замбии, Казахстане, Кыргызстане, Лесото, Малави, Монголии, Непале, Республике Молдова, Свазиленде, Таджикистане и Узбекистане. Целью разработанной ЦМТ программы развития торговли по линии Юг-Юг является увеличение объема торговли между развивающимися странами и странами с переходной экономикой за счет выявления конкретных возможностей и оказания помощи предприятиям, желающим ими воспользоваться. В этом контексте Центр по международной торговле реализовал проекты в Азербайджане, Боливии, Ботсване, Буркина-Фасо, Бурунди, Замбии, Зимбабве, Казахстане, Кыргызстане,

Лаосской Народно-Демократической Республике, Лесото, Малави, Мали, Непале, Нигере, Парагвае, Руанде, Свазиленде, Таджикистане, Уганде, Узбекистане, Центральноафриканской Республике, Чаде и Эфиопии.

54. Западноафриканский экономический и валютный союз сообщил, что свободное движение транзитного транспорта затруднено в силу таких факторов, как косвенные поборы, сложные и утомительные процедуры досмотра и большое количество контрольно-пропускных пунктов. В Западной Африке межгосударственные перевозки и транзит регулируются двумя конвенциями: Конвенцией о межгосударственной перевозке грузов автомобильным транспортом и Конвенцией о межгосударственной транзитной перевозке грузов автомобильным транспортом. При содействии Всемирного банка осуществляется Западноафриканская региональная программа облегчения транзитных перевозок. Ею охвачены транспортные коридоры Абиджан-Уагадугу-Ниамей, Ломе-Уагадугу-Ниамей, Тема-Уагадугу-Бомако, Котону-Ниамей, Тема-Уагадугу-Ниамей, Бамако-Дакар-Банжул-Бисау, Абиджан-Бамако и Абиджан-Аккра-Ломе-Котону-Лагос. Западноафриканская региональная программа облегчения транзитных перевозок включает в себя такие направления работы, как упрощение и согласование процедур и правил, создание контрольно-пропускных пунктов по обе стороны границы, внедрение компьютеризованной системы информации о материально-техническом обеспечении автомобильных перевозок для учета транспортной техники и грузов, борьба с ВИЧ/СПИДом, обеспечение безопасности на дорогах и решение такой первоочередной задачи, как создание институционального потенциала.

Приоритетное направление 4: меры по международной поддержке

55. В Алматинской программе действий было отмечено, что расходы, связанные с созданием и эксплуатацией эффективных систем транзитных перевозок, настолько велики, что развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита не под силу решить эту непростую задачу самостоятельно. Таким образом, партнеры по деятельности в области развития призваны сыграть важную роль в поддержке программ развития транзитных перевозок. Главным источником внешних финансовых средств для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, остается официальная помощь в целях развития (ОПР). Согласно статистическим данным Организации экономического сотрудничества и развития/Комитета содействия развитию (ОЭСР/КСР), в 2003 году чистый объем ОПР, полученный не имеющими выхода к морю развивающимися странами как группой, достиг 11,5 млрд. долл. США, что на 13 процентов больше по сравнению с 2002 годом (см. таблицу 3). По статистическим данным ОЭСР, около 2,4 процента всего объема ОПР, полученного не имеющими выхода к морю развивающимися странами в 2003 году, было направлено на развитие инфраструктуры транспорта и связи. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, принесут несомненную пользу недавно принятые обязательства по увеличению объема ОПР, включая обязательство Европейского союза (ЕС) достичь целевого показателя Организации Объединенных Наций в 0,7 процента от валового национального дохода (ВНД) к 2015 году с промежуточным показателем в 0,56 процента к 2010 году; и недавнее обязательство «большой восьмерки» увеличивать объем помощи Африке

на 25 млрд. долл. США в год к 2010 году, а также увеличивать объем ОПР на 40 млрд. долл. США в год к 2010 году и принять дополнительные меры по облегчению бремени долга бедных стран с крупной задолженностью (БСКЗ).

56. В течение отчетного периода правительство Австрии в рамках австрийской инициативы по сотрудничеству в целях развития оказало помощь Афганистану, Буркина-Фасо, Бутану, бывшей югославской Республике Македонии, Зимбабве, Непалу, Руанде, Уганде и Эфиопии. Австрийские проекты сотрудничества в целях развития включали в себя, в частности, проект «Тазара» стоимостью около 27 млн. евро, предполагающий реконструкцию линии железнодорожного сообщения длиной 850 км между Замбией и Малави; и оказание поддержки деятельности железнодорожной корпорации Объединенной Республики Танзания в Бурунди, Руанде и Демократической Республике Конго. Кроме того, с 1992 года Австрия продолжает оказывать помощь органам железнодорожного транспорта большинства государств — членов САДК (например, Ботсване, Зимбабве и Свазиленду) в деле эксплуатации железнодорожной сети. Недавно началась реализация пятого этапа этого проекта (он продлится до 2007 года), на который были выделены дополнительные средства в объеме 690 000 евро.

57. Боливия, Буркина-Фасо, бывшая югославская Республика Македония, Замбия, Мали, Уганда и Эфиопия были в числе приоритетных стран-партнеров, которым оказывало двустороннюю помощь правительство Германии. Кроме того, в список стран-партнеров на предмет оказания двусторонней помощи были включены Азербайджан, Армения, Казахстан, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. При разработке стратегии на основе консультаций со странами — получателями помощи принималась во внимание Алматинская программа действий. За период с 1993 по 2003 год около 20 процентов проектных средств, предоставленных правительством Германии по линии финансового сотрудничества, было направлено в сектор транспорта и связи. Значительная доля этих средств была выделена развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита.

58. В отчетный период помощь Германии предполагала, в частности, реализацию следующих конкретных проектов: содействие улучшению делового климата в Азербайджане и Армении (1,9 млн. евро); поддержка законодательных и правовых реформ в Азербайджане и Армении (3,5 млн. евро); поддержка Боливийской системы стандартизации, метрологии, аккредитации и сертификации (0,7 млн. евро); строительство и модернизация двух участков дороги в транспортном коридоре Бени-Ла Пас — перуанская граница в Боливии (35,8 млн. евро); реконструкция 59-километрового участка национальной автодороги № 16, связывающей Буркина-Фасо, Мали и Нигер с морским портом Ломе, Того (6,1 млн. евро); оказание помощи дорожному управлению Эфиопии (1,3 млн. евро); содействие улучшению делового климата в Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане, Туркменистане и Узбекистане (7,6 млн. евро); реконструкция национальной автодороги № 6 и восстановление сельской телекоммуникационной сети в Лаосской Народно-Демократической Республике (11,7 млн. евро); модернизация дорог в Мали (15,2 млн. евро); строительство объездной дороги близ Скопье как составного элемента основной европейской дорожной сети в бывшей югославской Республике Македония (10,2 млн. евро); содействие развитию экспорта в Монголии (2,0 млн. евро); создание системы

контроля качества в Парагвае (0,1 млн. евро); реконструкция 85-километрового участка дороги между Малабой и Бугирой и эксплуатация дорожной сети протяженностью 1400 км в восточной части Уганды (31,5 млн. евро); ремонт 380 вагонов, принадлежащих корпорации «Уганда рэйлуэйз» (4,1 млн. евро); электрификация линии железнодорожного сообщения между Ташкентом и Ангреном в Узбекистане (25 млн. евро); предоставление кредита на сумму 2,0 млн. евро частным предприятиям, ориентированным на экспорт, в Узбекистане; и реконструкция 205-километровой дороги, связывающей Ливингстон с намибийской границей, и строительство моста через реку Замбези, связывающего Замбию со сквозным шоссе через полосу Каприви в Намибии и дающего возможность проехать к морскому порту Уолфиш-Бей (33,2 млн. евро).

59. К числу мероприятий, проведенных правительством Германии для оказания помощи развивающимся странам транзита, относилось строительство 6,3 км дорог в Гане (11,0 млн. евро); ремонт 12 локомотивов, принадлежащих корпорации «Кения рэйлуэйз» (4,6 млн. евро); реконструкция и продление 90-километрового участка дороги в Кении (18,0 млн. евро); восстановление части транспортного коридора между Анголой и Намибией (4,0 млн. евро); и ремонт локомотивов, принадлежащих корпорации «Танзания рэйлуэйз», в Объединенной Республике Танзания (7,0 млн. евро).

60. Правительство Италии выделило 12 млн. долл. США на реконструкцию дороги Кабул-Бамиан и 750 000 долл. США на реконструкцию дороги Майданшахр-Бамиан, соответственно, в Афганистане. Италия выделила свыше 18 млн. долл. США в виде займов и субсидий на реконструкцию дороги Толедо-Анкараби (транспортный коридор Оруро-Писига) в Боливии; 15 млн. долл. США в виде субсидий на реконструкцию дорог и мостов второстепенного значения в рамках второго этапа проекта развития сельских районов в Арси и Бале, Эфиопия; и 35 млн. долл. США на проекты строительства и реконструкции дорог в Албании. Правительство Италии также предоставило субсидию в размере 965 000 долл. США на оказание технической помощи афганским министерствам общественных работ, легкой промышленности и городского развития и профессионального обучения, почти 3 млн. долл. США в виде субсидий на содействие созданию национальной статистической службы в Мозамбике и 2,6 млн. долл. США на оказание поддержки Национальной торговой палате в Зимбабве.

61. Помощь Японии предполагала, в частности, реализацию следующих конкретных проектов: реконструкция дорог в Гане (54 млн. долл. США); реконструкция дорог в Уганде (3 млн. долл. США); модернизация и эксплуатация дорог в г. Лусака, Замбия (24 млн. долл. США); модернизация национальной автодороги № 9 в Лаосской Народно-Демократической Республике (27 млн. долл. США); строительство дороги «Синдхули» в Непале (17 млн. долл. США); реконструкция мостов в Камбодже (1,4 млн. долл. США); и реконструкция дороги Кандагар-Кабул, дороги Кандагар-Герат и дороги на Мазари-Шариф в Афганистане (144 млн. долл. США). Япония предоставила займы на сумму 4,3 млрд. йен на расширение порта Шихануквилль в Камбодже и займы на сумму 16,3 млрд. йен на строительство новой железной дороги Таш-Гозар — Кумкурган в Узбекистане. Правительство Японии также оказало помощь в создании потенциала в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, включая Боливию, бывшую югославскую Республику Македонию, Вьетнам, Гану, Джибути, Замбию, Зимбабве, Камерун,

Кению, Кот-д'Ивуар, Лаосскую Народно-Демократическую Республику, Объединенную Республику Танзания, Свазиленд, Таиланд, Турцию и Эфиопию.

62. Правительство Южной Африки продолжало оказание помощи Лесото в соответствии с соглашением о совместной двусторонней комиссии по сотрудничеству (СДКС), подписанным 19 апреля 2001 года. В рамках этого соглашения две страны договорились наладить стратегическое партнерство для того, чтобы Лесото в конечном итоге могла выйти из категории наименее развитых стран. Правительство Южной Африки и правительство Свазиленда подписали 20 декабря 2004 года соглашение о совместной двусторонней комиссии по сотрудничеству. К основным направлениям сотрудничества между Южной Африкой и Свазилендом относится реконструкция дороги Каролина/Ошбек, связывающей Свазиленд с Мпумалангой и Гаутенгом.

63. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии оказывало помощь Афганистану в реформе налоговой и таможенной систем. Соединенное Королевство реализовало проект создания потенциала в Эфиопии, с тем чтобы помочь дорожному управлению Эфиопии в эксплуатации и ремонте дорожной сети, а также в проведении таможенной реформы в рамках эфиопской программы реформы налоговой системы. На юге Африки Соединенное Королевство осуществило региональную программу содействия развитию торговли с бюджетом 18 млн. долл. США и предоставило финансовые средства многосторонним и региональным организациям по вопросам развития, включая Африканский банк развития, ЕС и Всемирный банк. Кроме того, Соединенное Королевство оказало помощь в осуществлении следующих проектов: а) реконструкция трех дорог, связывающих Руанду с соседними странами: Бурунди (18 млн. евро) — 110-километровый участок, Объединенной Республикой Танзанией (27 млн. евро) — 77-километровый участок и Демократической Республикой Конго (сметная стоимость: 30 млн. евро, в настоящее время в стадии рассмотрения) и б) реконструкция международного аэропорта Кигали.

Приоритетное направление 5: выполнение и обзор системой Организации Объединенных Наций

64. Система Организации Объединенных Наций приступила к выполнению Алматинской программы действий. Совместная работа организаций системы Организации Объединенных Наций началась с составления «дорожной карты» для осуществления Алматинской программы действий. «Дорожная карта», одобренная на межучрежденческом совещании в феврале 2004 года, получила широкое признание международного сообщества как практический подход, обеспечивающий активное, целенаправленное и хорошо скоординированное участие всех соответствующих заинтересованных сторон. Подробные сведения об этом приведены в докладе Генерального секретаря от 5 августа 2004 года об осуществлении Алматинской программы действий (A/59/208).

65. Для дальнейшего укрепления партнерских связей на глобальном уровне Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам организовала 29–31 марта 2005 года в Алматы, Казахстан, при поддержке правительства Казахстана Совещание высокого уровня по вопросу о роли международных, региональных и субрегиональных организа-

ций в осуществлении Алматинской программы действий. В нем приняли участие старшие должностные лица из приблизительно 30 организаций. Совещание состояло из двух частей: первая была посвящена стратегиям международных, региональных и субрегиональных организаций по осуществлению Алматинской программы действий; в ходе второй части обсуждались вопросы оценки и отслеживания прогресса в создании эффективных систем транзитных перевозок. В ходе первой части Совещания представители 25 международных, региональных и субрегиональных организаций подробно рассказали о своих мероприятиях и стратегиях. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам внесла предложение о разработке скоординированной программы технического сотрудничества в содействии развитию транспортных перевозок и торговли, призванной укрепить взаимодействие между участвующими организациями, с тем чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита могли извлечь максимальную пользу из технической помощи в деле содействия развитию транспортных перевозок и торговли.

66. Вторая часть Совещания была посвящена разработке приемлемой для международного сообщества методологии оценки прогресса в создании эффективных систем транзитных перевозок. В дискуссии приняли участие представители Азиатского банка развития, Восточноафриканского сообщества, Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), ЭКА, ЭСКАТО, ЕЭК, ЮНКТАД, Агентства Соединенных Штатов по международному развитию (ЮСАИД) и Всемирного банка. Восточноафриканское сообщество представило свою методологию исчисления средней стоимости в расчете на один километр для разных транспортных коридоров, которая составила от 0,42 долл. США (максимум) для коридора Тундума-Иринга-Додома-Аруша-Намага-Найроби-Исиоло-Мояле до 0,27 долл. США (минимум) для коридора Бихарамуло-Мванза-Мусома-Сирари-Лодвар-Локичокио. ЭСКАТО представила свою методологию оценки прогресса в создании эффективных систем транзитных перевозок, основанную на подсчете издержек и затрат времени. Комиссия применяла ее в ряде азиатских субрегионов, не имеющих выхода к морю, включая Южную Азию, Северо-Восточную Азию и Центральную Азию. Эта методология, достоинство которой состоит в простоте применения, позволяет наглядно продемонстрировать, какие расходы были понесены на разных этапах транзитной перевозки.

67. 31 марта 2005 года на Совещании высокого уровня было принято совместное коммюнике (A/60/75, приложение II), в котором представители вышеупомянутых организаций вновь подтвердили свое обязательство по укреплению координации своих программ технической помощи с целью максимально повысить отдачу, получаемую не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита. К Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам была обращена просьба продолжать консультации в отношении наиболее эффективных путей поддержки этих координационных усилий, в том числе по его предложению о скоординированной программе технического сотрудничества. В коммюнике была также подчеркнута важность установления общих показателей для отслеживания прогресса в деле создания эффективных систем тран-

зитных перевозок в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и в развивающихся странах транзита. В частности, в коммюнике было подчеркнуто, что следует и далее развивать и согласовывать осуществляемые в настоящее время инициативы различных региональных и субрегиональных организаций, а также инициативы региональных комиссий, включая методологию учета времени/издержек, разработанную ЭСКАТО, в целях выработки приемлемых в широком плане показателей контроля за осуществлением Алматинской программы действий.

68. Согласно просьбе, содержащейся в коммюнике пятого Ежегодного совещания министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (Центральные учреждения Организации Объединенных Наций, 27 сентября 2004 года) (A/C.2/59/2), которое было принято к сведению Генеральной Ассамблеи в ее резолюции 59/245 от 22 декабря 2004 года, Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам созвала 9–10 августа 2005 года в Асунсьоне, Парагвай, Совещание министров торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Министры приняли Асунсьонскую платформу для Дохинского раунда переговоров по вопросам развития (A/60/308, приложение), в которой была изложена общая позиция развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

69. Департамент общественной информации Секретариата Организации Объединенных Наций продолжал усилия по привлечению внимания международной общественности к вопросам осуществления Алматинской программы действий. В частности, Департамент активно пропагандировал идею подписания Межправительственного соглашения по сети азиатских автомобильных дорог.

III. Выводы и рекомендации

70. Высокая стоимость торговых операций, обусловленная отсутствием у стран выхода к морю, изолированностью и удаленностью от международных рынков, остается главной причиной маргинализации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в сфере международной торговли и плачевного состояния их экономики.

71. Целенаправленный план действий и баланс интересов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита открывают путь к практическому осуществлению Алматинской программы действий и оценке прогресса в этой области. Стратегии достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, в не имеющих выхода к морю развивающихся странах должны основываться на выполнении Алматинской программы действий, которая должна быть преобразована в форму согласованных и адекватно финансируемых программ на региональном и национальном уровнях.

72. Международное сообщество должно открыть более широкий доступ на рынки для товаров из не имеющих выхода к морю развивающихся стран, с тем чтобы смягчить последствия высокой стоимости торговых операций в силу их неблагоприятного географического положения. Следует оказать более активную и непосредственную техническую помощь не имеющим выхода к морю развивающимся странам с целью обеспечить их

эффективное участие в торговых переговорах в рамках Всемирной торговой организации, особенно по вопросам содействия развитию торговли.

73. Для создания эффективных систем транзитных перевозок необходимо более тесное и эффективное сотрудничество и взаимодействие между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита. В частности, следует в полной мере использовать потенциал трехсторонних соглашений, способствующих развитию сотрудничества по линии Юг-Юг.

74. Организации системы Объединенных Наций должны активизировать усилия по разработке приемлемой для международного сообщества методологии оценки прогресса в создании эффективных систем транзитных перевозок. Особое внимание в этой связи должно быть уделено методологии учета времени/издержек, разработанной ЭСКАТО.

75. Взаимодействие и координация играют важную роль в обеспечении того, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита могли извлечь максимальную пользу из технической помощи в области транзитных перевозок, предоставляемой организациями системы Организации Объединенных Наций и другими соответствующими учреждениями. В этой связи необходимо энергично взяться за реализацию мер, определенных в «дорожной карте» для осуществления Алматинской программы действий и в совместном коммюнике, принятом на Совещании высокого уровня по вопросу о роли международных, региональных и субрегиональных организаций в осуществлении Алматинской программы действия, которое состоялось в Алматы, Казахстан, в марте 2005 года.

76. Основным источником инвестиций в развитие инфраструктуры развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, остается ОПР. Странам-донорам и учреждениям по вопросам финансирования и развития, в частности Всемирному банку, Азиатскому банку развития, Африканскому банку развития и Межамериканскому банку развития, предлагается выделять более крупные финансовые средства для нужд проектов, связанных с развитием инфраструктуры транзитных перевозок в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и развивающихся странах транзита.

77. Странам-донорам и международным учреждениям по вопросам финансирования и развития предлагается вносить добровольные взносы в Целевой фонд для поддержки мероприятий, связанных с последующей деятельностью и выполнением решений 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, которая состоялась в Алматы, Казахстан, 28–29 августа 2003 года.

Примечания

- ¹ London, Earthscan, 2005. Полный текст доклада имеется по адресу <http://www.unmilleniumproject.org/reports/fullreport.htm>.
- ² Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28–29 августа 2003 года (A/CONF.202/3), приложение II.
- ³ Текст на английском языке имеется по адресу http://igc.tracesca-org.org/english/igc_docs/mla_eng.pdf.
- ⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1302, No. 21618.
- ⁵ Ibid., vol. 1746, No. 30382.
- ⁶ Ibid., vol. 125, No. 1671.
- ⁷ Ibid., vol. 182, No. 1671.
- ⁸ Ibid., vol. 993, No. 14533.
- ⁹ Ibid., vol. 399, No. 5742.
- ¹⁰ Ibid., vol. 572, No. 8310.
- ¹¹ Ibid., vol. 1079, No. 16510.
- ¹² Ibid., vol. 619, No. 8940.
- ¹³ Ibid., vol. 1028, No. 15121.
- ¹⁴ A/57/304, приложение.
- ¹⁵ United Nations publication, Sales No. E.04.II.K.12. Полный текст имеется по адресу <http://www.uneca.org/ERA2004/full.pdf>.
- ¹⁶ United Nations publication, Sales No. E.04.II.K.3.
- ¹⁷ United Nations publication, Sales No. E.01.V.4.
- ¹⁸ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятьдесят восьмая сессия, Дополнение № 17 (A/58/17)*, приложение I.
-