



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
4 September 1997  
Russian  
Original: English

---

## Пятьдесят вторая сессия

Пункт 97b предварительной повестки дня\*

### **Вопросы макроэкономической политики: торговля и развитие**

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

#### **Записка Генерального секретаря**

1. В резолюции 50/97 от 20 декабря 1995 года Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря совместно с Генеральным секретарем Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию подготовить доклад об осуществлении положений этой резолюции и представить его Совету по торговле и развитию и Генеральной Ассамблее на ее пятьдесят второй сессии.
2. Во исполнение этой просьбы Генеральный секретарь имеет честь препроводить Генеральной Ассамблее вышеупомянутый доклад (см. приложение).

---

\* A/52/150 и Corr.1.

## Приложение

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

#### Доклад секретариата ЮНКТАД о ходе работы

#### Содержание

	Пункты	Стр.
I. Введение . . . . .	1 - 4	3
II. Выводы и рекомендации третьего Совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, состоявшегося в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций 18-20 июня 1997 года . . . . .	5 - 24	3
A. Общие условия, определяющие развитие транзитных перевозок . . . . .	6 - 8	3
B. Секторальные соображения . . . . .	9 - 17	4
C. Двусторонние, субрегиональные и международные правовые рамки . . . . .	18 - 20	5
D. Будущие направления в осуществлении мер международной поддержки . . . . .	21	6
E. Институциональные механизмы для последующей деятельности . . . . .	22 - 24	6
III. Деятельность Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию . . . . .	25 - 47	7
A. Обзор прогресса в создании транзитных систем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита . . . . .	25	7
B. Совещания Консультативной группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита . . . . .	26 - 28	7
C. Прочая деятельность . . . . .	29 - 47	8
1. Обзор действия Соглашения о транзитных перевозках в Северном коридоре . . . . .	29	8
2. Автоматизированная система регистрации, контроля и управления таможенными данными . . . . .	30 - 33	8
3. Система предварительного уведомления о передвижении грузов . . . . .	34 - 38	9
4. Центральнаяазиатская инициатива в области внешней торговли и транзитных перевозок: возрождение «шелкового пути» . . . . .	39 - 42	10
5. Совещание экспертов по информационной технологии . . . . .	43 - 47	10
IV. Меры, принятые отдельными странами и международными и межправительственными организациями в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю . . . . .	48 - 56	11

## I. Введение

1. В пункте 15 своей резолюции 50/97 от 20 декабря 1995 года Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря совместно с Генеральным секретарем Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) подготовить доклад об осуществлении положений этой резолюции и представить его Совету по торговле и развитию и Генеральной Ассамблее на ее пятьдесят второй сессии.

2. В пункте 9 этой же резолюции Ассамблея приняла к сведению доклад второго Совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, состоявшегося в Нью-Йорке 19-22 июня 1995 года<sup>1</sup>, и одобрила содержащиеся в нем Глобальные рамки сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами транзита и развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и сообществом доноров. В пункте 11 этой резолюции Ассамблея просила Генерального секретаря созвать в 1997 году еще одно совещание правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, в том числе соответствующих региональных и субрегиональных экономических организаций и комиссий, для рассмотрения прогресса в создании транзитных систем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита с целью изучения возможности выработки конкретных практических мер. Третье совещание было созвано под эгидой ЮНКТАД в Центральном учреждении 18-20 июня 1997 года. Выводы и рекомендации совещания содержатся в разделе II настоящего доклада<sup>2</sup>.

3. В пункте 13 этой же резолюции Ассамблея с признательностью отметила вклад Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию в разработку международных мер для решения особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и настоятельно призвала Конференцию, среди прочего, постоянно следить за развитием объектов, учреждений и служб транзитно-

транспортной инфраструктуры, контролировать осуществление согласованных мер, сотрудничать в осуществлении всех соответствующих инициатив, включая инициативы частного сектора и неправительственных организаций, и выступать в роли координационного центра при рассмотрении межрегиональных вопросов, представляющих интерес для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В пункте 14 резолюции Ассамблея просила Генерального секретаря в консультации с Генеральным секретарем ЮНКТАД принять соответствующие меры по эффективному осуществлению деятельности, предусмотренной в этой резолюции. Прделанная за последнее время работа ЮНКТАД в этом направлении в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, освещается в разделе III настоящего доклада.

4. В пункте 5 этой резолюции Ассамблея предложила развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и соседствующим с ними странам транзита еще более активизировать сотрудничество, а в пункте 7 она предложила странам-донорам и многосторонним организациям, занимающимся вопросами развития, оказывать этим странам соответствующую финансовую и техническую помощь. В этой связи Генеральный секретарь ЮНКТАД просил соответствующие страны и организации представить ему информацию о мерах, принятых ими в этом направлении. Эта информация кратко излагается в разделе IV настоящего доклада.

## II. Выводы и рекомендации

5. В настоящее время в подходах как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита, а также сообщества доноров к проблеме транзитных перевозок происходят коренные изменения. К решению задач, связанных с этой новой ориентацией, необходимо подходить на основе гораздо более широкого понимания приоритетов и новых идей, нашедших отражение в выводах и рекомендациях, которые кратко излагаются ниже.

### A. Общие условия, определяющие развитие транзитных перевозок

6. Созданию коммерчески выгодных общих условий для развития транзитных перевозок по-прежнему отводится центральное место в любых усилиях, направленных на дальнейшее

совершенствование систем транзитных перевозок. Правительствам стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита следует усилить уже принятые ими меры по переводу на коммерческую основу деятельности предприятий государственного сектора, занимающихся транзитными перевозками.

7. Существующие механизмы для координации всех операций, осуществляемых государственными и частными субъектами как в странах, не имеющих выхода к морю, так и в странах транзита, необходимо усилить и организационно закрепить как на национальном, так и на субрегиональном уровнях.

8. Главным препятствием остаются высокие издержки транзитных перевозок, которые подрывают конкурентоспособность развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в мировой торговле. Значительная доля их доходов от экспорта и импорта товаров и услуг идет на покрытие транспортных расходов и расходов на страхование. Поэтому международному сообществу следует добиваться снижения этих высоких транспортных расходов посредством выработки стабильных, согласованных на взаимной основе между не имеющими выхода к морю и прибрежными странами рамок транзита, позволяющих устранять различные узкие места, снижать транзитные издержки и выправлять перекосы в материально-техническом снабжении. Крайне важно также повышать транспарентность операций на рынках перевозок.

## **В. Секторальные соображения**

9. Железнодорожные перевозки. В последние годы в различных регионах и субрегионах восстановлению железнодорожной сети и закупке дополнительного подвижного состава и оборудования стало уделяться больше внимания. Однако в ближайшие годы первоочередным направлением будут оказание поддержки в осуществлении программ технического обслуживания и дальнейшие меры по сокращению объема незавершенных восстановительных работ. Следует поощрять создание недостающих связующих железнодорожных линий в тех случаях, когда для этого имеются веские экономические основания. Другим важным направлением повышения эффективности работы железнодорожного транспорта является управление.

Следует активизировать деятельность в рамках принимаемых в настоящее время мер по предоставлению большей самостоятельности железнодорожной администрации. К числу других мер, которые необходимо осуществлять более решительно, относятся перевод железных дорог на работу в условиях коммерческих операций и привлечение частного сектора к выполнению некоторых видов деятельности. Следует также продолжить предпринимаемые в последнее время усилия, направленные на поощрение конкуренции с другими видами транспорта и коммерциализацию отдельных видов услуг, предлагаемых железными дорогами.

10. Автомобильные транзитные перевозки. Следует продолжать предпринимать усилия по техническому обслуживанию, восстановлению, улучшению состояния и сооружению дорог. Вместе с тем проблему технического обслуживания не удастся решить, если пользователи не будут соблюдать технические нормы, регулирующие предельную нагрузку на ось и габариты транспортных средств. В этой связи правительствам следует наращивать потенциал для обеспечения соблюдения этих норм, а также правил безопасности дорожного движения. Кроме того, в целях дальнейшего усиления тенденции к либерализации услуг в области автомобильных транзитных перевозок следует обеспечить свободу конкуренции между автомобильным и железнодорожным транспортом.

11. Портовые сооружения и услуги. Техническое обслуживание инфраструктуры и оборудования портов остается одним из важных направлений будущей программы действий правительств. Что касается эксплуатационных и управленческих аспектов, то правительствам следует продолжать институциональные реформы в области портового хозяйства с целью усиления рыночной ориентации портов посредством коммерциализации и постепенной приватизации. В интересах обеспечения оперативной и рентабельной доставки грузов во внутренние пункты назначения в странах, не имеющих выхода к морю, следует и далее активно поощрять и поддерживать усилия по созданию «сухих» портов в этих странах.

12. Внутренние водные пути. Первоочередное внимание должно уделяться совершенствованию пока еще слабо развитой инфраструктуры озерного и речного транспорта, особенно в тех случаях, когда

такие транзитные коридоры имеют жизненно важное значение.

13. Трубопроводный транспорт. Для ряда стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита транспортировка по трубопроводам стратегически важных продуктов имеет большое значение. Были заключены соглашения о сооружении новых трубопроводов в некоторых регионах. Первостепенное внимание следует уделять строительству, улучшению и техническому обслуживанию этих сооружений и мерам безопасности.

14. Воздушные грузовые перевозки. Следует еще более активизировать усилия, предпринимаемые с целью стимулирования создания пулов для организации воздушных грузовых перевозок. Это будет в значительной степени способствовать решению проблем несбалансированности грузопотоков по отдельным направлениям и низкого объема перевозок и тем самым — повышению конкурентоспособности стран. Необходимо также совершенствовать наземную физическую инфраструктуру, в частности в отношении систем накопления, хранения и распределения грузов. Кроме того, следует продолжить усилия по либерализации политики, касающейся предоставления коммерческих прав на перевозку грузов регулярными рейсами.

15. Связь и информационная технология. Участники Совещания приняли к сведению рекомендации, сформулированные в ходе совещания группы экспертов по вопросу об использовании информационной технологии для повышения эффективности работы систем транзитных перевозок<sup>3</sup>. Следует также продолжать расширять компьютеризацию информации о транзитных операциях в портах, транзитных автоперевозках и прохождении грузов. Необходимо активнее использовать информационную технологию, например технологию, предоставляемую в рамках программ Системы предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС) и Автоматизированной системы таможенных данных (АСИКУДА), в частности для обмена информацией. Это позволит портам, перевозчикам и правительствам более эффективно использовать имеющуюся инфраструктуру и транспортные мощности, сокращать задержки и снижать затраты. Сообщения в рамках электронного обмена данными (ЭОД), необходимые для обработки информации о

транзитных перевозках и таможенных данных, должны разрабатываться с использованием стандартов, предусмотренных Правилами электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте (ЭДИФАКТ) Организации Объединенных Наций. Однако успешное внедрение этой технологии, как правило, требует настойчивых реформаторских усилий со стороны стран-бенефициаров.

16. Страхование транзитных грузов. Страхователям в секторе транзитных перевозок, а именно советам грузоотправителей, торговым палатам и ассоциациям производителей, следует поддерживать контакты со страховыми организациями, занимающимися страхованием транзитных грузов, в интересах содействия внедрению механизмов страхования грузов по схеме склад-склад для снижения страховых премий.

17. Управление и подготовка кадров. Следует обеспечить активную поддержку различных учебных программ, включая рабочие совещания, семинары, обучение без отрыва от производства и более продолжительные учебные курсы для управляющих и операторов среднего и низшего звена в таких секторах, как порты, железные дороги, автомобильный транспорт, воздушные грузовые перевозки, транспортно-экспедиторские операции и таможенная очистка. Расширение участия частного сектора во всех этих областях должно способствовать созданию более оптимальных условий для повышения эффективности хозяйственной деятельности.

### **С. Двусторонние, субрегиональные и международные правовые рамки**

18. В большинстве развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита разработан целый ряд двусторонних и субрегиональных соглашений и механизмов, регулирующих транзитные перевозки автомобильным и железнодорожным транспортом и перевозки по внутренним водным путям и воздушным транспортом. Практическая реализация этих соглашений и механизмов в разных субрегионах осуществляется неодинаково, однако в целом, как показывает опыт, контроль и обеспечение их соблюдения не всегда поставлены надлежащим образом. Необходимо обеспечить дальнейшую активизацию предпринимаемых усилий

по укреплению механизмов, содействующих их более эффективному осуществлению. Процесс присоединения стран к международным правовым документам, регулирующим вопросы транзитных перевозок, в целом достигается медленно. Сторонникам этих конвенций следует приложить усилия к тому, чтобы яснее показать последствия присоединения к ним, а также выгоды, которые они сулят развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита.

19. В частности, необходимо рекомендовать правительствам упрощать, обновлять и согласовывать свои таможенные процедуры, что позволило бы повысить их эффективность и облегчало бы осуществление перевозок и торговли.

20. Участники Совещания приветствовали итоги состоявшегося в Улан-Баторе консультативного субрегионального совещания с участием представителей Китая, Монголии и Российской Федерации, которые, в частности, высказались за разработку субрегионального соглашения о транзитных перевозках в Северо-Восточной Азии.

#### **Д. Будущие направления в осуществлении мер международной поддержки**

21. Поддержка, оказываемая сообществом доноров в последние годы, в значительной мере помогала решать острые проблемы, препятствующие развитию транзитных перевозок, особенно в области инфраструктуры транзитных перевозок. Неуклонное расширение транспортной инфраструктуры, в частности, способствует развитию торговли между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита. Не имеющие выхода к морю страны и страны транзита обладают ограниченными возможностями для обслуживания и развития такой инфраструктуры, что делает необходимым дальнейшее оказание помощи донорами в данной области, включая продолжение поставок оборудования в различных сегментах сектора транзитных перевозок. Вместе с тем поддержка со стороны сообщества доноров требуется и при осуществлении целого ряда стратегических и оперативных мер. В этой связи донорам следует изучить возможность оказания помощи в будущем по следующим направлениям: а) поддержка межстрановых проектов, способствующих расширению субрегиональной

торговли; б) содействие осуществлению институциональных реформ и реформ политики, способствующих организации транзитных перевозок на основе рыночных принципов; в) поощрение осуществления программ коммерциализации и приватизации в секторе транзитных перевозок; г) привлечение участников трехсторонних соглашений между странами, не имеющими выхода к морю, странами транзита и их партнерами по процессу развития к осуществлению программ, способствующих развитию сотрудничества в области транзитных перевозок; и е) оказание поддержки в процессе разработки и внедрения компьютеризованных систем наблюдения за прохождением транзитных грузов на основе существующих модулей АСИКУДА и АКИС.

#### **Е. Институциональные механизмы для последующей деятельности**

22. Ввиду важной роли, которую в будущем будут играть субрегиональные организации в содействии эффективному осуществлению субрегиональных механизмов сотрудничества в области транзитных перевозок, донорам и Программе развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) предлагается поддерживать национальные усилия по созданию технических подразделений в этих субрегиональных организациях, которые будут, в частности: а) оказывать правительствам помощь в разработке субрегиональной политики в области транспортных перевозок; б) готовить технические исследования для обоснования предлагаемых совместных проектов на субрегиональном уровне; в) развивать связи с частным сектором в целях выявления приоритетных областей для его участия; и г) выполнять функции субрегиональных партнеров учреждений-доноров в ходе осуществления их программ по поддержке процессов коммерциализации и приватизации.

23. Участники полностью поддержали роль ЮНКТАД в оказании содействия развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита, и было признано желательным сохранить эту деятельность в качестве одного из приоритетных направлений программы работы ЮНКТАД. В интересах обеспечения полной эффективности такой деятельности ЮНКТАД было рекомендовано при осуществлении своей деятельности продолжать поддерживать тесные

контакты с субрегиональными и межправительственными организациями. Кроме того, была высказана рекомендация относительно того, чтобы международные организации, региональные комиссии и учреждения Организации Объединенных Наций, занимающиеся вопросами развития транспорта и связи, включали в свои будущие программы работы мероприятия в области транзитных перевозок.

24. В целях проведения глобального обзора прогресса в развитии систем транспортных перевозок, особенно с учетом глобальных рамок сотрудничества в области транзитных перевозок и изложенных выше выводов и рекомендаций, было рекомендовано изучить вопрос о созыве в 1999 году еще одного совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития.

### **III. Деятельность Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию**

#### **A. Обзор прогресса в создании транзитных систем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита**

25. С тем чтобы облегчить рассмотрение прогресса в создании транзитных систем на третьем Совещании правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, Генеральный секретарь ЮНКТАД при финансовой поддержке со стороны ПРООН организовал проведение всеобъемлющих региональных и субрегиональных аналитических исследований, в которых освещаются последние изменения, касающиеся транзитно-транспортного сектора развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, и излагаются рекомендации в отношении будущих действий. В этих исследованиях рассматриваются программы, осуществляемые с целью восстановления и поддержания транзитной инфраструктуры и совершенствования методов

управления и практических операций. Особое внимание в них уделено тем программам и проектам, которые осуществляются на субрегиональной основе. В них также освещаются новые инициативы отдельных стран в отношении политики в области транзитных перевозок. Они также охватывают ряд приоритетных основных проектов и программ технической помощи, для осуществления которых требуется поддержка со стороны доноров<sup>4</sup>. На основе результатов этих исследований, а также материалов, представленных региональными комиссиями, был подготовлен основной документ<sup>5</sup>, представленный вышеупомянутому совещанию.

#### **B. Совещания Консультативной группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита**

26. В пункте 10 резолюции 50/97 Генеральной Ассамблеи Генеральному секретарю ЮНКТАД предлагается в сотрудничестве со странами-донорами и учреждениями, в частности ПРООН, региональными комиссиями и соответствующими субрегиональными учреждениями, создавать специальные консультативные группы для определения приоритетных областей деятельности на национальном и субрегиональном уровне и разработки программ действий на период 1996-1997 годов. Процесс этих консультативных совещаний начался с проведения одного такого совещания для Монголии и ее соседних стран транзита, а именно Китая и Российской Федерации. Это совещание, которое было организовано ЮНКТАД и ПРООН в тесном сотрудничестве с правительством Монголии, проходило в Улан-Баторе 20-22 мая 1997 года. В качестве наблюдателей на Совещании присутствовали также представители Японии и Республики Корея.

27. На Совещании были обсуждены последние изменения, происшедшие в этом субрегионе в свете Глобальных рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и донорами, которые были приняты на втором совещании правительственных экспертов<sup>6</sup>. В этом отношении на совещании вначале был проведен обзор различных основных элементов рамок политики в области транзитных перевозок, которые могли бы

обеспечить создание стабильных условий, благоприятных для повышения эффективности транзитных перевозок. К числу этих элементов относятся совершенствование существующих двусторонних соглашений о транзите, содействие заключению вспомогательного всестороннего субрегионального соглашения и международных конвенций и соглашений о транзитных перевозках, развитие альтернативных маршрутов, перевод на коммерческую основу транзитных служб и развитие потенциала для расширения субрегиональной торговли. Во-вторых, была проведена оценка существующих материальных недостатков в сфере инфраструктуры транзитных перевозок, а также были рассмотрены предложения о дальнейших усовершенствованиях. Кроме того, Совецание подчеркнуло роль, которую должна играть внешняя помощь в поддержке осуществления приоритетных программ, согласованных на Совецании. В конце Совецания был принят «Уланбаторский меморандум о взаимопонимании», в котором отражены основные аспекты вышеуказанных вопросов.

28. В рамках существующих организационных соглашений в соответствии с различными субрегиональными схемами проводились консультации между другими странами, не имеющими выхода к морю, и их соседними странами транзита в Африке и Латинской Америке. Регулярные совещания Комиссии по транспорту и связи стран южной части Африки (КТСЮА), Органа по координации транзитных перевозок в Северном коридоре в странах Восточной и Центральной Африки, Конференции министров государств Западной и Центральной Африки по морским перевозкам (МИНКОНМАР) и Общего рынка «южного конуса» (МЕРКОСУР) в Латинской Америке служили в качестве форумов для обмена мнениями по приоритетным областям действий в целях совершенствования систем транзитных перевозок. К числу этих областей относятся: дальнейшее развитие недостающих связей в сети инфраструктуры транзитных перевозок, поддержание существующих средств, устранение нематериальных барьеров, таких, как громоздкие транзитные процедуры и правила, которые по-прежнему представляют собой серьезное препятствие в некоторых транзитных коридорах, укрепление механизмов для эффективного осуществления субрегиональных транзитных соглашений, постоянная либерализация транзитных служб и расширение участия частного сектора в

операциях в области транзитных перевозок. В Центральной Азии проведенные недавно совещания в целях обсуждения возможности создания основы для субрегионального транзитного соглашения также обеспечили возможность для рассмотрения некоторых из этих приоритетных задач. В Юго-Восточной Азии на регулярных двусторонних консультациях по вопросам транзитных перевозок рассматриваются также будущие потребности в области транзитных перевозок. В ходе третьего Совецания правительственных экспертов между некоторыми экспертами из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита были также проведены неофициальные обсуждения.

## **С. Прочая деятельность**

### **1. Обзор действия Соглашения о транзитных перевозках в Северном коридоре**

29. На ежегодном совещании Органа по координации транзитных перевозок в Северном коридоре, которое состоялось в ноябре 1996 года, правительства Бурунди, Кении, Руанды, Уганды и Демократической Республики Конго приняли официальное решение о продлении еще на десять лет Соглашения о транзите, срок действия которого истек в октябре 1996 года. При этом государства-члены согласились с тем, что необходимо пересмотреть некоторые из протоколов, с тем чтобы учесть новые изменения в системе транзитных перевозок. В этой связи они просили Орган по координации в Момбасе, Кения, привлечь техническую помощь для проведения этого обзора. Учитывая, что ранее ЮНКТАД принимала участие в поддержке деятельности этого Постоянного секретариата в данной области, для разработки плана и графика работы с целью проведения этого обзора была направлена миссия ЮНКТАД. План работы предусматривает проведение ряда национальных рабочих совещаний в отдельных государствах-членах, на которых будут обсуждаться вопросы политики транзитных перевозок конкретных стран, а также другие меры, которые должны быть приняты во внимание при рассмотрении действия Соглашения. Предлагается также провести субрегиональное рабочее совещание для согласования мнений в отношении новых мероприятий в различных подсекторах. Эти мероприятия будут также отражать роль операторов частного сектора транзитных перевозок. В



настоящее время с секретариатом проводятся консультации по вопросам последующих действий.

## **2. Автоматизированная система регистрации, контроля и управления таможенными данными**

30. Эффективные таможенные процедуры в значительной мере способствуют быстрой обработке и растаможиванию транзитных грузов. Когда соседними странами используются аналогичные или сопоставимые таможенные системы, позволяющие упростить обмен информацией и еще более сократить различные задержки, можно ожидать получения значительных выгод.

31. В рамках Автоматизированной системы таможенных данных проекты направлены на таможенную реформу, модернизацию и компьютеризацию таможенных процедур с использованием современного пакета программного обеспечения, разработанного и применяемого ЮНКТАД. Основные выгоды, обеспечиваемые этими проектами, заключаются в упорядочении таможенных процедур, ускорении таможенной очистки грузов, повышении уровня собираемых поступлений и обеспечении самых последних и надежных внешнеторговых статистических данных.

32. В настоящее время проекты АСИКУДА осуществляются или уже завершены в более чем 70 странах во всем мире, включая 14 стран, не имеющих выхода к морю, и 15 стран транзита. В настоящее время для АСИКУДА разрабатывается специальный модуль контроля за транзитными перевозками с использованием ряда сообщений, основанных на международных стандартах, с возможностью подключения к АКИС, другим системам слежения за грузами и базам данных правоохранительных органов. Работа АСИКУДА обсуждалась также на недавнем совещании экспертов ЮНКТАД по информационной технологии (см. пункты 43-47 ниже).

33. Разработка АСИКУДА финансировалась за счет взносов правительств Дании, Германии, Испании, Италии, Норвегии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Швейцарии, Швеции, Японии, а также ПРООН, Европейского союза, Всемирного банка, Карибского

банка развития и Межамериканского банка развития.

## **3. Система предварительного уведомления о передвижении грузов**

34. Одной из основных программ технического сотрудничества между ЮНКТАД и развивающимися странами являются разработка и создание Системы предварительного уведомления о передвижении грузов (АКИС), которая представляет собой набор компьютерных прикладных программ, составляющих транспортную информационную систему материально-технического обеспечения, позволяющую решать проблемы в области смешанных транзитных перевозок грузов и транспортных ресурсов. Эта система позволяет операторам перевозок незамедлительно получать надежную и полезную информацию в отношении транспортных операций с указанием местонахождения грузов и транспортного оборудования.

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

а) «Порттрекер». В портах Tema (Гана), Момбаса (Кения) и Дар-эс-Салам (Танзания) ведутся работы на различных этапах по установке модулей «Харбор мастер» и «Гейт Пасс»;

б) «Рейлтрекер». До настоящего времени по просьбе пользователей больше усилий и ресурсов затрачивалось на разработку и применение железнодорожного модуля АКИС. В результате применения этого подхода в настоящее время осуществляется контроль за передвижением грузов и подвижного состава на следующих железнодорожных сетях: Сенегала и Мали, Кот-д'Ивуара и Буркина-Фасо; Ганы; Камеруна; Судана; Кении, Объединенной Республики Танзании и Уганды; ТАЗАРА, Малави, Замбии и Демократической Республики Конго; и Бангладеш.

36. На одной сети железных дорог, а именно на сети железных дорог Ганы, в настоящее время отслеживается лишь подвижной состав.

37. Как независимые лица, так и сами пользователи подтвердили следующие выгоды для железных дорог от применения модуля АКИС «Рейлтрекер»:

а) в настоящее время управленческий персонал, занимающийся вопросами перевозок и другими вопросами, получает всеобъемлющие данные в реальном времени. Эти данные включают такую информацию, как местонахождение вагонов в сети; число неисправных вагонов; число вагонов, загруженных на период, превышающий три дня; число вагонов в мастерских и т.д.;

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

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

г) отмечены существенные положительные результаты в том, что касается времени оборачиваемости вагонов, наличия вагонов или среднего времени, затрачиваемого на ремонт, сборов за наем вагона и т.д.;

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

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

#### **4. Центральноазиатская инициатива в области внешней торговли и транзитных перевозок: возрождение «шелкового пути»**

39. Центральноазиатская инициатива в области внешней торговли и транзитных перевозок была выдвинута в апреле 1995 года. Данная инициатива направлена на сокращение транзитных расходов, которые вынуждены нести центральноазиатские республики, и тем самым содействовать расширению их внешней торговли и ускорению экономического роста.

40. На техническом совещании по проблемам транзитных транспортных связей Центральной Азии с мировыми рынками, которое проходило в Анкаре 7-9 ноября 1995 года, была очерчена программа реформы, направленная на совершенствование систем транзитных перевозок в Центральной Азии. Было указано, что краеугольным камнем этой программы реформы является Рамочное соглашение о транзитных перевозках.

41. Разработка Рамочного соглашения о транзитных перевозках вступила в решающую фазу, когда на совещании старших должностных лиц из центральноазиатских республик, проходившем в ноябре 1996 года в Иссык-Куле, Кыргызстан, был принят общий проект и было согласовано, что данный проект будет служить основой для переговоров с соседними странами транзита. В данном Рамочном соглашении о транзитных перевозках в общих чертах определяются региональные механизмы сотрудничества в области транзитных перевозок, включая вопросы развития, эксплуатации и управления транспортной инфраструктурой и службами, а также согласования правил транзитных перевозок и таможенных процедур и документации. Что касается организационной стороны, то Рамочное соглашение предусматривает привлечение правительственных учреждений на всех уровнях и создание секретариата для содействия контролю за осуществлением различных отраслевых протоколов Соглашения.

42. Первые переговоры между центральноазиатскими республиками и их соседними странами транзита намечены на сентябрь — октябрь 1997 года. В них примут участие следующие страны: Азербайджан, Армения, Афганистан, Грузия, Иран (Исламская Республика), Казахстан, Китай, Кыргызстан, Российская Федерация, Таджикистан, Туркменистан, Турция и Узбекистан.

#### **5. Совещание экспертов по информационной технологии**

43. В соответствии с мандатом, предоставленным Комиссией ЮНКТАД по предпринимательству, упрощению деловой практики и развитию, в мае 1997 года было проведено Совещание экспертов по вопросу об использовании информационных технологий для повышения эффективности механизмов транзитных перевозок. Совещание

экспертов напомнило о том, что, несмотря на быстрое развитие информационных технологий, режим таможенного транзита по-прежнему в значительной степени основывается на процедурах, связанных с передачей бумажных документов. Участники Сессии подчеркнули важнейшую роль информационной технологии в обеспечении надлежащего функционирования систем таможенного транзита. Участники Сессии подчеркнули необходимость дальнейшего совершенствования транспортных информационных систем, используемых для слежения за транзитными грузами, с целью автоматизации сбора данных. Участники сессии отметили, что отсутствие подобных систем во многих странах в настоящее время отрицательно сказывается на эффективности операторов транзитных перевозок, а также на эффективном функционировании систем таможенного транзита. Участники Сессии напомнили, что во многих странах, находящихся на различных уровнях развития, используются разработанные ЮНКТАД системы АСИКУДА и АКИС. Было высказано общее мнение о том, что компьютеризация транзитных процедур может существенно ускорить их осуществление и снизить связанные с ними издержки в интересах расширения торговли при одновременном повышении эффективности таможенного контроля и системы слежения за грузами.

44. Участники Сессии высказали мнение, что ЮНКТАД следует в сотрудничестве со всеми другими заинтересованными сторонами провести работу, направленную на разработку транзитного модуля в рамках АСИКУДА и АКИС.

45. По мнению участников Сессии, транзитный модуль мог бы включать все функции, касающиеся таможенного контроля и наблюдения за передвижением транзитных грузов на протяжении всей транзитной перевозки, включая в соответствующих случаях процедуру разблокирования предоставленного обеспечения. Он должен быть открытым для аналогичных автоматизированных систем и — насколько это допустимо в соответствии с национальным законодательством — обеспечивать соответствующий доступ для участников торговли и операторов перевозок. Используемые сообщения должны основываться на существующих международных стандартах, в частности на стандарте ЭДИФАКТ. Для экспериментального тестирования такого автоматизированного

транзитного модуля могла бы быть выбрана группа стран, включающая страны транзита и страны, не имеющие выхода к морю, с уделением особого внимания наименее развитым странам из их числа.

46. Участники Сессии высказали также мнение о том, что ЮНКТАД следует сотрудничать с организациями, занимающимися разработкой и обслуживанием систем транзитных перевозок, в частности с Европейской экономической комиссией, Европейской комиссией и региональными группировками в развивающихся странах, а также с соответствующими организациями государственного и частного секторов.

47. Участники Сессии признали необходимость создания всеобъемлющих систем таможенного транзита и комплексных систем слежения за грузами, открытых для пользования всеми операторами. Они также признали, что ЮНКТАД следует и впредь оказывать поддержку пользователям АСИКУДА и АКИС и продолжить их развитие и дальнейшее внедрение, включая содействие распространению обеих систем и их оперативное обслуживание.

#### **IV. Меры, принятые отдельными странами и международными и межправительственными организациями в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю**

48. Ниже кратко излагается информация, представленная несколькими развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита, другими развивающимися и развитыми странами, а также международными и межправительственными организациями о деятельности, связанной с усовершенствованием систем транзитных перевозок<sup>7</sup>.

49. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, представили информацию о своих национальных программах по дальнейшему развитию инфраструктуры транзитных перевозок, включая восстановление и сохранение существующих мощностей и развитие недостающих звеньев в сети автомобильных перевозок. Они также разработали правовые рамки и административные нормы, регулирующие передвижение транзитных

грузов. В целом подчеркивалось, что необходимо пересмотреть и уточнить существующие двусторонние и субрегиональные соглашения в области транзитных перевозок, с тем чтобы принять во внимание последние изменения в системе транзитных перевозок, такие, как расширение существующих мощностей, создание внутренних контейнерных терминалов («сухих» портов) и использование новых транзитных маршрутов для перевозок по железным и автомобильным дорогам и внутренним водным путям. Было также указано, что необходимо еще более укрепить механизмы контроля и обеспечения выполнения соглашений о транзите. В этой связи особо подчеркивалось важное значение установления более жесткого контроля за соблюдением норм, касающихся нагрузки на ось и процедур технического обслуживания, а также дальнейшего согласования и упрощения таможенных процедур и документации и сборов за пользование автомобильными дорогами на субрегиональном уровне. Подчеркивалась также необходимость расширения региональных и национальных программ подготовки кадров для управленческих работников и операторов транспортных перевозок.

50. Развивающиеся страны транзита представили информацию о разработке программ развития, которые осуществляются для совершенствования предоставляемых ими транзитных средств в целях содействия передвижению транзитных грузов в соседние государства, не имеющие выхода к морю, и из этих государств. Эти программы, в частности, затрагивают причальные средства в портах, складские средства, автодорожные и железнодорожные транзитные службы и упрощение процедур таможенной очистки и норм, применяемых в портах и пограничных пунктах. Некоторые страны указали также на предоставление преференциального режима странам, не имеющим выхода к морю, в том что касается взимания сборов за транзитные перевозки грузов и предоставляемых им торговых преференций. Особо указывалось на существование двусторонних и субрегиональных соглашений о транзите и договоренностей между странами транзита и соседними странами, не имеющими выхода к морю, которые в целом образуют правовые рамки, в которых определяются формы предоставления большинства вышеуказанных средств и услуг. Хотя есть различия в области осуществления этих соглашений и договоренностей, стремление большинства стран транзита в целом

улучшать систему транзитных услуг является бесспорным.

51. Некоторые развивающиеся страны транзита отметили также другие меры, принятые с целью содействия повышению эффективности транзитных перевозок, включая либерализацию транзитных служб. Многие из этих стран умышленно поощряют конкуренцию в секторе транзитных перевозок, особенно в подсекторе автомобильных транзитных перевозок, где растет роль операторов частного сектора. Железнодорожные и портовые службы также все шире переводятся на коммерческую основу, и учреждениям, несущим ответственность за соответствующие вопросы, предоставляется более широкая автономия в области производственной деятельности.

52. Полученные ответы от международных организаций отличались друг от друга. Региональные комиссии и Всемирный банк осуществляют крупные программы, конкретно направленные на оказание финансовой и технической помощи в целях совершенствования инфраструктуры транзитных перевозок и повышения качества транзитных услуг. Хотя Всемирный банк, как правило, предоставляет такую помощь в рамках национальных проектов в области инфраструктуры, особое внимание за последние годы уделялось также осуществлению некоторых региональных программ, в частности в африканских странах, расположенных к югу от Сахары. Эти программы также направлены на совершенствование рамок транзитной политики, способствующей либерализации транзитных служб с целью повышения практической эффективности сектора транзитных перевозок. Оказывается также поддержка инициативам, направленным на совершенствование методов управления и укрепление правового и налогового режима в сфере транзитных перевозок.

53. Экономическая комиссия для Африки (ЭКА) и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана осуществляют большую часть своих проектов оказания помощи в рамках программ Десятилетия транспорта и связи. Вместе с тем основная часть прямой поддержки, предоставляемой этими комиссиями, ограничивается программами технической помощи, финансируемыми в значительной части ПРООН. В последнее время в Азии эти программы направлены в основном на оказание помощи развивающимся странам Центральной Азии, не имеющим выхода к морю, в

расширении существующих автомобильных и железнодорожных маршрутов с целью содействия развитию субрегиональной торговли и транзитных транспортных связей с соседними странами, являющимися новыми потенциальными странами транзита. Эта помощь охватывает также другие области, относящиеся к упрощению транзитных перевозок за счет совершенствования правового режима, регулирующего такие перевозки. Как ЮНКТАД, так и ПРООН в полной мере участвуют в предоставлении помощи в этой области.

54. В последние годы в программах помощи ЭКА значительное внимание уделяется также контролю за осуществлением проектов в рамках Десятилетия, направленных на совершенствование материальной инфраструктуры транспорта, а также предоставление прямой технической помощи в таких областях, как упрощение транзитных перевозок, укрепление правовой базы транзитных перевозок, совершенствование информационных систем в области транзитных перевозок, улучшение положения в области сохранности грузов, безопасности и плавания по внутренним водным путям и разработка соглашений о сотрудничестве в области воздушных перевозок.

55. Другие международные организации представили информацию о своих программах оказания помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в областях своей компетенции. Международная организация гражданской авиации изложила свою деятельность, направленную на совершенствование средств, обеспечивающих воздушные перевозки в различных развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, включая расширение авиатранспортных служб в сельских районах. Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций представила информацию в отношении осуществляемых ею программ технической помощи, направленных на поддержку производства продовольствия, обеспечение продовольственной безопасности, управление использованием лесных ресурсов и поддержку сектора рыбного хозяйства как на уровне отдельных стран, так и на субрегиональном уровне, которые ориентированы на расширение потенциала в области снабжения в этих странах. Международный валютный фонд принимает значительное участие в оказании поддержки ряду стран, не имеющих выхода к морю, предоставляя финансовым учреждениям этих стран техническую помощь, усовершенствованные средства

структурной перестройки, резервные соглашения, средства компенсационного финансирования и финансирования в случае чрезвычайных обстоятельств, а также помощь в подготовке кадров.

56. Ответы развитых стран отражают соображения, высказывавшиеся в последнее время рядом стран-доноров, которые принимают активное участие в работе различных международных форумов, занимающихся вопросами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Развитые страны четко придерживаются линии на содействие осуществлению программ в большинстве стран, не имеющих выхода к морю, направленных на совершенствование инфраструктуры и услуг в сфере транзитных перевозок. Многие из этих программ осуществляются в рамках таких субрегиональных учреждений, как КТСЮА, Экономическое сообщество западноафриканских государств, Таможенный и экономический союз Центральной Африки, Орган по координации транзитных перевозок в Северном коридоре, МЕРКОСУР и Организация экономического сотрудничества в Азии. Этот подход способствует тесному сотрудничеству между странами, не имеющими выхода к морю, и их соседними странами транзита и поощрению стремления обеих этих групп стран укреплять и совершенствовать деятельность по осуществлению их субрегиональных соглашений о транзите и других соглашений, касающихся субрегиональной торговли.

### Примечания

<sup>1</sup> TD/B/42 (1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7.

<sup>2</sup> Доклад третьего Совещания правительственных экспертов из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и представителей стран-доноров и учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, см. в документе TD/B/44/7-TD/B/LDC/AC.1/11.

<sup>3</sup> TD/B/COM.3/EM.1/L.1.

<sup>4</sup> Подробности см. в следующих докладах, подготовленных консультантами ЮНКТАД в 1997 году: «Review of the Recent Progress in the Development of Transit Transport Systems in West Africa and Proposals for Future Action»; «Overview of the Recent Developments of the Transit Transport Facilities and Services for Rwanda's Exports and Imports»; «Review of the Progress in the Development of Transit Systems in East

Africa and Proposals for Future Action»; «Review of the Progress in the Development of Transit Transport in Southern Africa and Proposals for Future Action»; «Review of the Progress in the Development of Transit Systems in Nepal, Bhutan and Lao People's Democratic Republic and Proposals for Future Action»; и «Review of the Progress in the Development of Transit Systems in Latin America and Proposals for Future Action». Эти доклады имеются в секретариате ЮНКТАД.

<sup>5</sup> Доклад секретариата ЮНКТАД о ходе работы по осуществлению конкретных действий в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (TD/B/42(1)/14.

<sup>6</sup> TD/B/42(1)/II-TD/B/LDC/AC.1/75, annex I.

<sup>7</sup> Подробная информация содержится в ответах, представленных секретариату ЮНКТАД. Дополнительная информация была получена в результате проведения ЮНКТАД региональных и субрегиональных исследований в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита в рамках основных подготовительных мероприятий к третьему Совещанию правительственных экспертов.