



Организация Объединенных Наций

**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 и 29 августа
2003 года**

**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 и 29 августа 2003 года



Организация Объединенных Наций • Нью-Йорк, 2003

Примечание

Условные обозначения документов Организации Объединенных Наций состоят из прописных букв и цифр.

Употребляемые названия и изложение материала в настоящем документе не означают выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района, либо их властей или относительно делимитации их границ.

A/CONF.202/3

Содержание

<i>Глава</i>	<i>Стр.</i>
I. Состав участников и организация работы	1
А. Сроки и место проведения Конференции	1
В. Состав участников	1
С. Открытие Конференции.	3
D. Выборы Председателя Конференции и других должностных лиц	3
Е. Утверждение правил процедуры	3
F. Утверждение повестки дня и другие организационные вопросы.	4
G. Полномочия представителей на Конференции	4
H. Документация	4
II. Рассмотрение проекта Программы действий Конференции.	6
III. Рассмотрение проекта декларации Конференции.	7
IV. Параллельные мероприятия	8
V. Утверждение итоговых документов Конференции.	9
VI. Утверждение доклада Конференции	10
Приложения	
I. Алматинская программа 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	11
II. Алматинская декларация	28
III. Выражение благодарности народу и правительству Республики Казахстан.	32

Глава I

Состав участников и организация работы

А. Сроки и место проведения Конференции

1. Международная конференция министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок состоялась в Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года в соответствии с резолюциями 56/180 и 57/242 Генеральной Ассамблеи. В рамках Конференции состоялось четыре пленарных заседания (заседания с 1-го по 4-е).

В. Состав участников

2. На Конференции были представлены следующие государства и организации региональной экономической интеграции:

Азербайджан	Беларусь
Алжир	Бельгия
Ангола	Бенин
Армения	Болгария
Афганистан	Боливия
Бангладеш	Буркина-Фасо
Бурунди	Мозамбик
Бутан	Монголия
Венгрия	Мьянма
Вьетнам	Намибия
Гана	Непал
Гвинея	Нигер
Германия	Нидерланды
Греция	Объединенная Республика Танзания
Грузия	Пакистан
Демократическая Республика Конго	Парагвай
Джибути	Перу
Европейское сообщество	Польша
Египет	Республика Корея
Замбия	Республика Молдова
Зимбабве	Российская Федерация
Израиль	Руанда
Индия	Саудовская Аравия
Индонезия	Словения
Иран (Исламская Республика)	Соединенные Штаты Америки
Испания	Таджикистан
Италия	Таиланд
Казахстан	Того
Камерун	Туркменистан
Канада,	Турция
Кения	Уганда

Китай	Узбекистан
Кыргызстан	Украина
Лаосская Народно-Демократическая Республика	Франция
Латвия	Центральноафриканская Республика
Лесото	Чешская Республика
Ливийская Арабская Джамахирия	Чили
Литва	Швейцария
Малави	Эритрея
Малайзия	Эфиопия
Мали	Южная Африка
	Япония

3. Было представлено следующее образование, приглашенное для участия в качестве наблюдателя:

Палестина

4. Были представлены секретариаты следующих региональных комиссий:

Европейской экономической комиссии

Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана

Экономической комиссии для Африки

5. Были представлены следующие органы и программы Организации Объединенных Наций:

Программа развития Организации Объединенных Наций

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

6. Были представлены следующие специализированные учреждения и смежные организации:

Всемирный банк

Международный валютный фонд

7. Были представлены следующие межправительственные организации:

Азиатский банк развития

Общий рынок для стран Восточной и Южной Африки

Общий рынок для сырьевых товаров

Содружество Независимых Государств

Фонд для развития бассейна реки Ла-Плата

Международная торговая палата

Международная организация по миграции

Международный союз автомобильного транспорта

Исламский банк развития

Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе

Транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия

Всемирная таможенная организация

С. Открытие Конференции

8. Конференцию открыл 28 августа Анварул Чоудхури — заместитель Генерального секретаря, Генеральный секретарь Конференции и Высокий представитель по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, который зачитал послание Генерального секретаря.

9. На 1-м заседании 28 августа с заявлением выступил президент Казахстана Нурсултан Назарбаев.

10. На том же заседании выступили также Зефирин Диабре (Программа развития Организации Объединенных Наций), Ким Хак-Су (Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана), Бригита Шмогнерова (Европейская экономическая комиссия) и Карлос Фортин (Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию).

Д. Выборы Председателя Конференции и других должностных лиц

11. На 1-м заседании 28 августа по предложению Генерального секретаря Конференции путем аккламации были избраны следующие должностные лица:

Председатель Конференции:

министр иностранных дел Казахстана Касымжомарт К. Токаев

Заместители Председателя:

от государств Африки: Эфиопия, Лесото, Намибия

от государств Латинской Америки и Карибского бассейна: Парагвай

от государств Западной Европы и других государств: Италия

от государств Азии: Исламская Республика Иран, Япония, Непал

от Восточноевропейской группы государств: Армения

Заместители Председателя ex officio

12. На том же заседании представитель Казахстана как представитель принимающей страны и представитель Лаосской Народно-Демократической Республики как Председатель Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, были также избраны членами Бюро ex officio.

Докладчик

13. На том же заседании Моньяне Матхибели (Лесото) был избран путем аккламации Докладчиком Конференции.

Е. Утверждение правил процедуры

14. На 1-м заседании 28 августа участники Конференции утвердили правила процедуры, изложенные в документе A/CONF.202/PC/3.

Е. Утверждение повестки дня и другие организационные вопросы

15. На своем 1-м заседании 28 августа Конференция утвердила предварительную повестку дня, изложенную в документе A/CONF.202/1, следующего содержания:

1. Открытие Конференции.
2. Утверждение повестки дня и программы работы.
3. Выборы Бюро.
4. Рассмотрение проекта Программы действий Конференции.
5. Утверждение итоговых документов Конференции.
6. Утверждение доклада Конференции.
7. Прочие вопросы.

Г. Полномочия представителей на Конференции

16. На 1-м заседании 28 августа по предложению Председателя было принято решение определить состав Комитета по проверке полномочий в соответствии с составом Комитета по проверке полномочий Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций на ее пятьдесят седьмой сессии, а именно: Аргентина, Барбадос, Бельгия, Китай, Мали, Намибия, Папуа — Новая Гвинея, Российская Федерация и Соединенные Штаты Америки. В отношении доклада Комитета по проверке полномочий была достигнута договоренность о том, что, если одно из указанных государств не будет участвовать в Конференции, его заменит другое государство из той же региональной группы.

17. На том же заседании на вакантные места были назначены три альтернативных члена Комитета по проверке полномочий, а именно: Индонезия, Перу и Парагвай.

18. На 3-м заседании 29 августа Конференция утвердила доклад Комитета по проверке полномочий (A/CONF.202/2), который рассмотрел полномочия представителей государств, участвующих в работе Конференции, и признал их действительными.

Н. Документация

19. Конференция имела в своем распоряжении следующие документы:

- a) проект доклада Подготовительного комитета о работе его второй сессии (A/CONF.202/PC.2/L.1 и Add.1);
- b) доклад Подготовительного комитета о работе его второй сессии (A/CONF.202/PC.2/1);
- c) временные правила процедуры Конференции (A/CONF.202/PC./3);
- d) предварительная повестка дня Конференции (A/CONF.202/1);

- e) доклад Комитета по проверке полномочий (A/CONF.202/2);
- f) предварительная программа работы Конференции (A/CONF.202/CRP.1);
- g) полномочия представителей: меморандум секретариата Конференции (A/CONF.202/CRP.2);
- h) список участников (A/CONF.202/CRP.3);
- i) проект доклада Конференции (A/CONF.202/L.1);
- j) проект декларации Конференции (A/CONF.202/L.2);
- k) проект резолюции, озаглавленный «Выражение благодарности народу и правительству Республики Казахстан» (A/CONF.202/L.3).

Глава II

Рассмотрение проекта Программы действий Конференции

1. На 1-м заседании 28 августа Председатель второй сессии Подготовительного комитета Конференции Иосиюки Мотомура (Япония) представил доклад Комитета о работе его второй сессии (A/CONF.202/PC.2/1).
2. Участники Конференции рассмотрели проект Программы действий Конференции, озаглавленный: «Алматинская программа 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/CONF.202/PC.2/1, приложение I), на своих 1–4-м заседаниях 28 и 29 августа.
3. С заявлениями выступили представители следующих стран: Азербайджана, Алжира, Армении, Афганистана, Бенина, Боливии, Бурунди, Бутана, Ганы, Грузии, Зимбабве, Индии, Индонезии, Исламской Республики Иран (от имени развивающихся стран транзита), Италии (от имени Европейского союза, а также вступающих в него стран (Венгрии, Литвы, Польши, Чешской Республики) и ассоциированных стран Европейского союза (Болгарии, Румынии и Турции), Казахстана, Китая, Кыргызстана, Лаосской Народно-Демократической Республики (от имени развивающихся стран, не имеющих выхода к морю), Лесото, Малави, Малайзии, Монголии, Намибии, Объединенной Республики Танзании, Пакистана, Парагвая, Республики Корея, Республики Молдова, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Таджикистана, Таиланда, Турции, Уганды, Украины, Центральноафриканской Республики, Чили, Швейцарии, Южной Африки, Японии.
4. С заявлениями выступили также представители следующих организаций: Азиатского банка развития, Общего фонда для сырьевых товаров, Организации экономического сотрудничества, Международного валютного фонда, Международной организации по миграции, Международного союза автомобильного транспорта, Программы развития Организации Объединенных Наций, Транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия, Всемирного банка, Всемирной таможенной организации, Организации сотрудничества железных дорог.

Глава III

Рассмотрение проекта декларации Конференции

1. На 1-м заседании 28 августа представитель Казахстана представил проект декларации Конференции, озаглавленный: «Алматинская декларация» (A/CONF.202/L.2).
2. Конференция рассмотрела проект декларации на своих 2-м и 3-м заседаниях 28 и 29 августа.

Глава IV

Параллельные мероприятия

1. В связи с Конференцией параллельно проходили три мероприятия, организованные Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию — по вопросам содействия расширению торговли (под председательством Матиаса Майера, государственного секретаря по экономическим вопросам Швейцарии); Всемирным банком — инвестиционный форум высокого уровня (под председательством Марии Каттауи, Генерального секретаря Международной торговой палаты); и Европейской экономической комиссией (ЕЭК) — по региональным инициативам по содействию торговле и транспорту (основные докладчики: исполнительные секретари ЕЭК и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана).

2. Участники и докладчики Конференции говорили об особых проблемах, стоящих перед развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и необходимости их интеграции в мировую экономику путем установления эффективных транзитных транспортных систем как в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, так и в развивающихся странах транзита. В этих мероприятиях участвовали представители государственного и частного секторов, а также партнеры из развивающихся стран; выработанные на них заключения и предложения были представлены Конференции в устных докладах на ее 4-м заседании 29 августа.

Глава V

Утверждение итоговых документов Конференции

На своем 4-м заседании 29 августа 2003 года Конференция приняла проект 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 (см. приложение I) и проект Алматинской декларации (см. приложение II).

Глава VI

Утверждение доклада Конференции

1. На 4-м заседании 29 августа Докладчик представил проект доклада Конференции (A/CONF.202/L.1), который был принят консенсусом.
2. На том же заседании Конференция приняла консенсусом проект резолюции с выражением благодарности принимающей стране (см. приложение III).

Приложение I

Алматинская программа 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

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1–3	12
II. Партнерство	4–9	13
III. Цели	10	14
IV. Приоритеты.....	11–51	15
Приоритетное направление 1. основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок	11–14	15
Приоритетное направление 2. Развитие и эксплуатация инфраструктуры	15–31	16
А. Железнодорожный транспорт.....	18–19	17
В. Автодорожный транспорт	20–21	18
С. Порты.....	22–23	19
D. Внутренний водный транспорт	24–25	19
E. Трубопроводный транспорт	26–27	20
F. Воздушный транспорт	28–29	20
G. Коммуникации.....	30–31	21
Приоритетное направление 3. Международная торговля и содействие развитию торговли.....	32–37	21
Приоритетное направление 4. Международная поддержка	38–41	23
Приоритетное направление 5. Выполнение и обзор.....	42–51	25

I. Введение

1. В Декларации тысячелетия Организации Объединенных Наций, принятой главами государств и правительств 8 сентября 2000 года, был поставлен ряд целей в области развития, для реализации которых необходимо, в частности, создать благоприятные условия для развития на национальном и международном уровнях. В Декларации признаются особые потребности и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые были также предметом рассмотрения на таких недавно состоявшихся крупных конференциях Организации Объединенных Наций, как третья Конференция Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам (Брюссель, 2001 год), Международная конференция по финансированию развития (Монтеррей, 2002 год) и Всемирная встреча на высшем уровне по устойчивому развитию (Йоханнесбург, 2002 год). Международная конференция министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок была созвана в соответствии с резолюцией 56/180 Генеральной Ассамблеи, озаглавленной «Конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю», для рассмотрения текущего состояния систем транзитных перевозок, включая осуществление Глобальных рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок 1995 года, и выработки, в частности, соответствующих мер в области политики и практических программ, направленных на создание эффективных систем транзитных перевозок.

2. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в целом относятся к числу беднейших развивающихся стран, имеющих ограниченные ресурсы и отличающихся высокой зависимостью от весьма ограниченного круга сырьевых товаров как источника экспортных поступлений. Кроме того, на протяжении 90-х годов темпы экономического роста развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в целом были отрицательными или крайне низкими. Относительная бедность этих стран отчасти обусловлена такими факторами, как отсутствие территориального доступа к морю, удаленность и изолированность от мировых рынков, которые приводят к значительному росту транспортных расходов и сужают возможности для их эффективного участия в международной торговле. Особенно заметно последствия этих факторов, приводящих к сокращению объемов торговли, проявляются в секторах, являющихся крупными потребителями транспортных услуг. Большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, если не все эти страны, являются экспортерами сырья. Чрезвычайно высокий уровень транспортных расходов, которые вынуждены нести такие страны, тормозит развитие экспорта, поскольку это бремя ограничивает круг потенциальных экспортных товаров и таких рынков, на которых возможна выгодная торговля товарами на конкурентоспособной основе. Высокие транспортные издержки приводят к резкому удорожанию импорта.

3. В большинстве случаев соседние с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, страны транзита сами являются развивающимися странами и при этом нередко имеют в целом схожую экономическую структуру и сталкиваются с той же проблемой нехватки ресурсов. В особенно сложном положении находятся развивающиеся страны транзита, относящиеся к категории

наименее развитых стран. Помимо прочего, на развивающиеся страны транзита ложится дополнительное бремя транзитных перевозок и их финансовых, инфраструктурных и социальных последствий. Транспортные системы развивающихся стран транзита, с которыми соседние страны, не имеющие выхода к морю, должны интегрировать свои транспортные системы, также находящиеся в плохом состоянии и требуют совершенствования их технических и административных механизмов и их транспортных, таможенных и административных систем.

II. Партнерство

4. Эффективную систему транзитных перевозок можно создать лишь на основе подлинного партнерства между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и их партнерами по процессу развития, а также на основе партнерства между государственным и частным секторами. Такие партнерские отношения должны строиться на основе взаимных выгод, вытекающих из конкретных мер, которые основные заинтересованные стороны договорились предпринимать в контексте настоящей Программы действий в целях создания эффективных систем транзитных перевозок. Международное сообщество, в том числе учреждения, занимающиеся вопросами финансирования и развития, и страны-доноры должны оказывать финансовую и техническую поддержку этим странам, с тем чтобы они могли эффективно решать свои проблемы и удовлетворять свои потребности в области организации транзитных перевозок.

5. Для обеспечения эффективности систем транзитных перевозок необходимо будет стимулировать создание в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита административно-правовых и макроэкономических условий, благоприятствующих разработке эффективной политики и мобилизации ресурсов, а также создавать механизмы сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и соседними с ними странами транзита. Чтобы добиться внедрения эффективной стратегии улучшения систем транзитных перевозок, на региональном, субрегиональном и двустороннем уровнях должны быть приняты меры по эффективному решению проблем транзита, способные повысить безопасность транзитных перевозок и обеспечить существенную экономию, обусловленную эффектом масштаба, что особенно важно для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Необходимо поощрять развитие такого сотрудничества на основе взаимной заинтересованности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.

6. Необходимо учитывать роль частного сектора. Будучи одновременно поставщиком и потребителем услуг в области транзитных перевозок, частный сектор является влиятельным фактором в жизни общества и должен выступать важным участником процесса развития инфраструктуры и производственного потенциала в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита.

7. Стоимость создания и эксплуатации эффективных систем транзитных перевозок нередко ставит перед развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита сложнейшие проблемы. Их

партнеры по процессу развития могут играть важную роль в поддержке и содействии осуществлению их усилий по созданию эффективных систем транзитных перевозок.

8. При создании систем транзитных перевозок должны полностью учитываться интересы и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. В этой связи интересы и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита должны рассматриваться как взаимодополняющие и взаимоподкрепляющие.

9. Важную роль в успешном решении конкретных проблем налаживания транзитных перевозок из развивающихся стран, в них и через них может играть региональная и субрегиональная интеграция. Инициативы в области региональной интеграции также могут способствовать расширению участия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита в глобальной экономике, более справедливому распределению преимуществ глобализации и сдерживанию ее негативных последствий. В этом контексте важное значение приобретают поддержка, при поступлении соответствующей просьбы, из всех существующих источников механизмов регионального и субрегионального диалога и региональная интеграция между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита.

III. Цели

10. Цель настоящей Программы действий заключается в удовлетворении особых потребностей развивающихся страны, не имеющих выхода к морю, и формирование глобальных рамок действий в целях создания эффективных систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита с учетом интересов как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и развивающихся стран транзита. Таким образом, Программа действий нацелена на: а) обеспечение доступа к морю и от него для всех видов транспорта; б) сокращение расходов и улучшение качества услуг для повышения конкурентоспособности экспортируемых товаров; в) снижение стоимости доставки импортируемых товаров; г) решение проблем несвоевременности и ненадежности доставки товаров; д) создание надлежащих национальных транспортных сетей; е) сокращение ущерба от потерь, повреждения и порчи грузов в пути; ж) создание условий для расширения экспорта; з) повышение безопасности автомобильного транспорта и людей, проживающих вдоль транспортных коридоров.

IV. Приоритеты

Приоритетное направление 1 Основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок

11. Важно, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита анализировали и, при необходимости, пересматривали свою нормативную базу с целью открыть возможности для более активного участия частного сектора; осуществлять преобразования в целях более полного учета поставщиками транспортных услуг потребностей пользователей; повышать транспарентность транзитного и пограничного регулирования; внедрять оптимизированные административные процедуры; продолжать упрощать пограничный контроль и процедуры; поощрять использование информационных технологий; и укреплять программы подготовки кадров в этом секторе. Транспортные стратегии и программы, особенно связанные с регулированием транспортных операций или созданием новых крупных элементов инфраструктуры, должны обеспечивать полный учет экологических аспектов и потребностей в области развития, чтобы добиться устойчивого развития на местном и глобальном уровнях. Эти задачи должны быть неотъемлемой частью программ коренных преобразований и стратегий борьбы с нищетой.

12. Главными инструментами обеспечения согласования, упрощения и стандартизации норм и документации являются международные конвенции по транспортным перевозкам и транзиту и региональные и двусторонние соглашения, ратифицированные развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита.

13. На международном уровне партнеры по процессу развития, и в частности многосторонние учреждения по оказанию помощи, должны уделять первоочередное внимание финансированию проектов устойчивого развития транспорта. Важное значение для совершенствования системы транзитных перевозок имели бы также новые инвестиции в развитие инфраструктуры, в том числе по линии партнерских связей между государственным и частным секторами с использованием каналов официальной помощи в целях развития, а также прямые иностранные инвестиции.

14. Необходимо принять следующие конкретные меры:

а) существует необходимость выработки комплексного подхода к развитию торгового и транспортного сектора, который позволял бы учитывать социальные и экономические аспекты, а также физические, правовые, процедурные и институциональные аспекты;

б) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны уделять первоочередное внимание развитию и модернизации существующих объектов и повышению коммерческой ориентации транспортных служб и инфраструктуры, устраняя нефизические препятствия на пути развития транзитных перевозок;

в) необходимо активно осуществлять реформу транспортного сектора при более весомом участии частного сектора и в партнерстве с ним;

d) необходимо поощрять диалог и сотрудничество между государственным и частным секторами при содействии, когда это необходимо, со стороны партнеров по процессу развития;

e) важную роль в облегчении транзитных перевозок должно играть создание региональных транспортных коридоров и установление, когда это целесообразно, единых правил и стандартов. В этой связи следует еще больше повысить роль региональных комиссий и субрегиональных организаций. В данном контексте региональные комиссии и субрегиональные организации в Африке, Азии и Латинской Америке нуждаются в дополнительной помощи со стороны международного сообщества;

f) следует и далее укреплять существующие на стратегическом и оперативном уровнях институциональные механизмы контроля и поощрения выполнения соглашений и договоренностей, в которых участвуют развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита;

g) необходимо прилагать усилия по содействию осуществлению комплексных программ подготовки кадров всех уровней: от высшего руководства до операторов низового уровня, как в государственном, так и в частном секторах.

Приоритетное направление 2 Развитие и эксплуатация инфраструктуры

15. Одним из серьезных препятствий на пути создания эффективных систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита является неадекватность инфраструктуры. Упадок транспортной инфраструктуры — это общая проблема, характерная для обеих категорий стран. Для содействия своевременному распространению 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, налаживание партнерских связей между государственным и частным секторами, укрепление потенциала и, когда это целесообразно, принятие новых нормативно-правовых актов и проведение институциональной реформы. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита направляют на развитие инфраструктуры лишь незначительную долю своих национальных ресурсов и получаемой ими официальной помощи в целях развития. Кроме того, задача строительства адекватных объектов инфраструктуры и модернизации существующей транспортной инфраструктуры как в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, так и в развивающихся странах транзита должна решаться не одним государственным сектором. В частности, исключительно важное значение по-прежнему имеет оказание финансовой и технической поддержки донорами, международными финансовыми учреждениями и организациями, занимающимися оказанием помощи в целях развития. Важную роль мог бы также играть и частный сектор.

16. Одной из предпосылок для успешного привлечения частных инвестиций в проекты развития инфраструктуры является наличие прочной нормативной и организационной базы. Региональное и субрегиональное экономическое сотрудничество и интеграция могут помочь преодолеть проблемы, обусловлен-

ные размерами рынка, в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, особенно в наименее развитых из них, и тем самым привлечь частный сектор к инвестированию средств в развитие инфраструктуры. В этой связи следует отметить, что Новое партнерство в интересах развития Африки (НЕПАД) — это важная инициатива, поскольку именно в Африке расположено большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, и она может стимулировать создание субрегиональной и региональной инфраструктуры. Необходимо обеспечить тщательный учет интересов и проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, при строительстве трансафриканской автомагистрали, азиатских автомагистралей и трансасиатских железных дорог и реализации проектов по созданию транспортных коридоров Север-Юг, а также Инициативы по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке и Программы по развитию транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия.

17. Необходимо принять следующие конкретные меры:

а) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита при надлежащей помощи и инвестициях доноров, международных финансовых учреждений и организаций, занимающихся оказанием помощи в целях развития, должны направлять более значительную долю государственных инвестиций на развитие инфраструктуры;

б) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны прилагать все усилия для создания условий, благоприятствующих использованию в целях транзита всех видов транспорта, с тем чтобы стимулировать конкуренцию между различными видами транспорта, в частности автодорожным и железнодорожным транспортом. Одновременно следует продолжать развитие потенциала и правовых режимов регулирования смешанных перевозок;

с) особое значение следует придавать восполнению «недостающих звеньев» в региональной и субрегиональной транспортной сети;

д) партнеры по процессу развития должны также стимулировать участие частного сектора в развитии инфраструктуры транзитных перевозок, участвуя в совместном финансировании и в проектах строительства, эксплуатации, передачи и выполняя функции катализатора в деле привлечения прямых иностранных инвестиций, а также содействуя расширению доступа на рынок облигаций;

е) следует поощрять создание структур партнерства между государственным и частным секторами на маршрутах торговых и транспортных коридоров путем развития и широкого использования общих систем управления и мониторинга на базе информационно-коммуникационных технологий.

А. Железнодорожный транспорт

18. Железные дороги призваны играть важную роль в системах транзитных транспортных коридоров, связывающих страны, не имеющие выхода к морю, с морскими портами. Острее всего стоит хроническая проблема нехватки подвижного состава, включая локомотивы и вагоны, и низкого уровня техническо-

го обслуживания. Существует также ряд других проблем, связанных с заключением соглашений между железными дорогами.

19. Необходимо принять следующие конкретные меры:

а) на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях следует изучить возможности строительства новых железнодорожных веток и разработки программ реконструкции существующих железных дорог на базе применения новых технических достижений и изобретений;

б) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны в первоочередном порядке повысить качество технического обслуживания железнодорожного полотна и подвижного состава, приобретать новый подвижной состав и расширять сеть железных дорог в тех случаях, когда это оправдывается объемом железнодорожных перевозок;

в) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны также уделить особое внимание преимуществам согласования стандартов ширины колеи, когда это возможно, наращивания перегрузочных мощностей и расширения программ подготовки кадров и программ обменов для персонала разных железных дорог;

г) правительствам предлагается рассмотреть вопрос о присоединении к соответствующим международным конвенциям в области железнодорожных и смешанных перевозок, которые устанавливают международно признанные нормы, гарантирующие эффективность и безопасность международных железнодорожных и смешанных перевозок, а также обеспечить механизмы их реализации.

В. Автодорожный транспорт

20. Автодорожный транспорт приобретает все большее значение в качестве способа перевозки импортных и экспортных грузов стран, не имеющих выхода к морю. В частности, автодорожный транспорт является главным видом транзитных перевозок в Африке. Для расширения транзитной автодорожной инфраструктуры требуются существенные ресурсы. Главной проблемой, особенно применительно к международным автомобильным перевозкам, является снижение уровня безопасности на дорогах по причине отсутствия единых технических стандартов и объектов социальной инфраструктуры вдоль транзитных коридоров, а также, в частности, плохого технического обслуживания, что тесно связано с практикой перегрузки автомобилей.

21. Необходимо принять следующие конкретные меры:

а) первоочередное внимание в контексте субрегиональных и региональных планов развития инфраструктуры следует уделять транзитным коридорам, связывающим развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, с транспортными сетями в развивающихся странах транзита, а также с региональными сетями;

б) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны рассмотреть возможность выступления с необходимыми инициативами в целях присоединения к соответствующим международным конвенциям, касающимся автотранспорта;

с) на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях следует рассмотреть возможность принятия мер по постепенной либерализации услуг автодорожных перевозок с учетом конкретных обстоятельств в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита и облегчению оперативного планирования работы автодорожных сетей и управления ими посредством расширения баз данных по дорожному транзиту и просмотра системы квот и платы за транзит и перевозки, а также других мер, в частности блок-постов и таможенного сопровождения.

С. Порты

22. Эффективность эксплуатации портов зависит от наличия адекватной инфраструктуры и надлежащего управления портовыми службами. Морские порты по-прежнему являются одним из наиболее узких мест в системе транзитных перевозок из-за целого ряда физических недостатков и оперативных проблем. К числу проблем относятся, в частности, низкое качество сооружений для транспортной обработки и хранения транзитных грузов, трудоемкие процедуры таможенной очистки и вывоза грузов, нехватка площадей и квалифицированных кадров.

23. Необходимо принять следующие конкретные меры:

а) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны изыскивать механизмы сотрудничества для повышения качества портовых сооружений и услуг в целях обеспечения транзитных грузоперевозок, в том числе, когда это целесообразно, путем модернизации существующих и строительства новых терминалов и упрощения процедур;

б) необходимо наращивать потенциал для обработки транзитных грузов, а также дать возможность создавать частные терминалы в целях поощрения конкуренции и стимулирования повышения эффективности;

с) следует поощрять расширение сотрудничества и координации между государствами и частными учреждениями, занимающимися вопросами транзитных перевозок в портах (таможенными органами, персоналом службы безопасности, портовыми властями, коммерческими банками, клиринговыми и экспедиторскими агентами, страховыми компаниями);

д) следует поощрять создание сухопутных терминалов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита;

е) следует расширять программы профессиональной подготовки работников портовых служб, с тем чтобы дать им возможность обучиться навыкам применения новых технологий и процедур.

Д. Внутренний водный транспорт

24. Внутренние водотоки позволяют осуществлять транзитные перевозки в некоторые страны, не имеющие выхода к морю. Для повышения эффективности транзитных перевозок по таким водотокам требуется совершенствование инфраструктуры, внедрение надлежащей правовой базы, регулирующей судо-

ходство на реках/озерах, и более эффективные меры предотвращения загрязнения и обеспечения безопасности.

25. Необходимо принять следующие конкретные меры:

а) следует приложить дополнительные усилия для реконструкции и модернизации объектов озерной/речной инфраструктуры вдоль коридоров, связывающих страны, не имеющие выхода к морю, с морскими портами;

б) следует изучить возможности разработки правовой базы и других механизмов сотрудничества на субрегиональном уровне и поощрять более эффективное использование системы речного/озерного транзита;

в) следует изучать возможности освоения новых водотоков. Кроме того, следует стимулировать поддержание и расширение существующих водосток при содействии, где это уместно, финансовых учреждений.

Е. Трубопроводный транспорт

26. Трубопроводный транспорт является рентабельным средством транспортировки нефти и природного газа. Проектирование маршрутов и строительство трубопроводов требуют налаживания тесного сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита. Для строительства трубопроводов нужны значительные инвестиции, что обуславливает необходимость капиталовложений, в том числе из частного сектора.

27. Необходимо принять следующие конкретные меры: развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны сотрудничать и координировать свою деятельность для определения наиболее рентабельных, а также наиболее подходящих и коротких маршрутов для прокладки трубопроводов и учитывать интересы сторон.

Е. Воздушный транспорт

28. Воздушный транспорт дает странам, не имеющим выхода к морю, возможность избежать транзитных проблем, связанных с перевозкой грузов по суше или морю. Однако из-за дороговизны авиагрузовых перевозок оправданной является перевозка по воздуху лишь очень дорогостоящих и небольших по объему грузов.

29. Необходимо принять следующие конкретные меры:

а) необходимо модернизировать объекты физической инфраструктуры (воздушные суда, взлетно-посадочные полосы, системы воздушной навигации, сооружения для транспортной обработки грузов и склады в аэропортах);

б) правительства должны постепенно либерализовать свою политику в области предоставления прав на грузовые перевозки рейсовыми самолетами и снять любые ограничения в отношении чартерных грузовых рейсов, что позволило бы более эффективно использовать существующие возможности по перевозке грузов;

с) необходимо и далее пропагандировать объединение служб воздушного транспорта на региональном, субрегиональном и двустороннем уровнях в целях достижения преимуществ от эффекта масштаба;

д) следует расширять программы профессиональной подготовки на национальном и субрегиональном уровнях.

Г. Коммуникации

30. Удаленность развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, от морских портов и зарубежных рынков, усугубляемая неадекватной связью с различными портами и торговыми центрами, остается одним из серьезных факторов, препятствующих оперативной перевозке транзитных грузов. Использование систем грузового контроля, позволяющих получать заблаговременную и точную информацию о прохождении грузов через различные пункты и о средствах их доставки, могло бы значительно сократить задержки.

31. Необходимо принять следующие конкретные меры: следует совершенствовать телекоммуникационные объекты, в том числе путем поощрения участия частного сектора в этой деятельности, и обеспечивать упорядочение процессом управления такими объектами.

Приоритетное направление 3

Международная торговля и содействие развитию торговли

32. Торговля является одной из важных движущих сил экономического развития. Однако участие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита в международной торговле, имеющей важнейшее значение для перспектив их развития, не столь активно, как оно могло бы быть. Помимо этого, значительное число не имеющих выхода к морю развивающихся стран и стран транзита не является членами Всемирной торговой организации. Поэтому они не могут воспользоваться теми выгодами, которые дают членство в ВТО и ее нормы, включая положения о торговых преференциях и специальных режимах.

33. Одной из главных причин маргинализации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в рамках международной торговой системы является высокая стоимость торговых операций. Между торговлей и транспортом существует неразрывная связь. Транспорт является ключевым фактором в международной торговле, региональной интеграции и обеспечении сбалансированного развития национальной экономики. Чрезмерные транспортные расходы создают поистине непреодолимые препятствия для доступа на зарубежные рынки. В этой связи отмечалась просьба развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, о том, чтобы в ходе текущих переговоров относительно предоставления доступа на рынок сельскохозяйственным и несельскохозяйственным товарам особое внимание уделялось продукции, представляющей особый интерес для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

34. Обременительные пограничные и таможенные процедуры, жесткие требования в отношении документации и недостаточно развитая инфраструктура, а также высокая стоимость банковских операций относятся к числу основных

факторов, обуславливающих дополнительные неоправданные издержки и неэффективность. В наиболее неблагоприятном положении могут находиться не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, которые отгорожены дополнительными границами и зависят от транспортной инфраструктуры соседних с ними стран транзита, их собственного пограничного режима и пограничного режима соседних стран, уровня двустороннего сотрудничества, а также регионального сотрудничества и интеграции.

35. Международные конвенции и региональные, субрегиональные и двусторонние соглашения являются основным каналом упорядочения, упрощения и стандартизации и обеспечения транспарентности правил и документации. Их полное и эффективное применение требует твердой политической решимости на национальном уровне.

36. В Декларации министров четвертой Конференции Всемирной торговой организации на уровне министров, состоявшейся в 2001 году в Дохе, была признана необходимость обеспечения ускорения товарооборота, складской и таможенной очистки товаров, включая товары в пути, и необходимость активизации технической помощи и деятельности по созданию потенциала в этой области. Кроме этого, содержавшееся в этой же декларации решение о том, что в рамках программы Всемирной торговой организации будут рассматриваться вопросы, касающиеся торговли малых, уязвимых стран и их полной интеграции в многостороннюю торговую систему, было положительно воспринято большинством развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающимися странами транзита.

37. Необходимо принять следующие конкретные меры:

а) необходимо содействовать дальнейшему ускорению процесса вступления развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита в члены Всемирной торговой организации. В решении вопроса о приеме таких стран следует учитывать уровень развития каждой из них, включая особые потребности и проблемы, обусловленные их невыгодным географическим положением. Партнеры по развитию должны оказать помощь в этом деле;

б) в Монтеррейском консенсусе признается важность обеспечения более широкого и предсказуемого доступа на все рынки экспортных товаров развивающихся стран, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита. В соответствии с обязательствами, содержащимися в Дохинской декларации министров, в частности в пунктах 13 и 16, и правилами Всемирной торговой организации, в ходе текущих переговоров особое внимание следует уделить потребностям развивающихся стран, в том числе стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита.

с) развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита следует оказывать помощь в области содействия развитию торговли с учетом закрепленной в Дохинской декларации министров договоренности о том, что после пятой сессии Конференции министров будут проведены переговоры на основе решения, которое должно быть принято явно выраженным консенсусом на этой сессии, в отношении формы переговоров;

д) необходимо прилагать, в рамках имеющихся ресурсов, более активные усилия для облегчения движения транзитного транспорта через контроль-

но-пропускные пункты на границах, более широкого использования информационных технологий и внедрения эффективных систем таможенного контроля и упрощения документации и процедур, а также для укрепления потенциала государственных учреждений в области торговли и содействия расширению торговли;

е) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны рассмотреть вопрос о присоединении к международным конвенциям и документам, применимым к различным видам транспорта, включая автодорожный, железнодорожный и внутренний водный транспорт, а также смешанные перевозки, и обеспечить их эффективное осуществление;

ф) развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны создать и/или укрепить, в зависимости от ситуации, национальные советы или комитеты по содействию расширению торговли и развитию транспорта, которые должны включать представителей всех основных заинтересованных сторон, в том числе частного сектора;

Приоритетное направление 4 Международная поддержка

38. Расходы, связанные с созданием и эксплуатацией эффективных систем транзитных перевозок, настолько велики, что странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита не под силу решить эту непростую задачу самостоятельно. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, относятся к числу беднейших стран. Большинство стран транзита сами относятся к числу развивающихся стран и имеют ограниченные ресурсы. Партнеры по развитию должны играть важную роль в оказании им поддержки в реализации программ развития транзитных перевозок. Такая поддержка должна в полной мере учитывать особые нужды развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, обусловленные их уязвимостью и задачами в области развития, при оказании им помощи.

38 бис. Главная ответственность за осуществление настоящей Программы действий должна лежать на развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. Весьма важно, чтобы они стремились создать условия, позволяющие генерировать, привлекать и эффективно мобилизовать ресурсы для решения стоящих перед ними проблем в области развития, в том числе проблем, которые обусловлены отсутствием выхода к морю.

39. Необходимо принять следующие конкретные меры:

а) Международное сообщество, включая финансовые учреждения и учреждения, занимающиеся вопросами развития, а также страны-доноры призваны играть важную роль по оказанию поддержки этим странам более эффективно решать стоящие перед ними проблемы и удовлетворять свои потребности в области транзитных перевозок, в том числе, в частности, путем:

i) оказания содействия и создания благоприятных внешних условий для своевременной реализации в полном объеме целей программы действий;

- ii) оказания содействия в доступе к технологиям и передаче технологий в области систем транзитных перевозок, в том числе информационно-коммуникационных технологий;
- iii) оказания технической поддержки через партнерские связи;
- iv) стимулирования наращивания объема прямых иностранных инвестиций в развитие и модернизацию инфраструктуры транзитных перевозок;

b) необходимо добиваться существенного увеличения официальной помощи в целях развития и других ресурсов в деле мобилизации финансовой и технической помощи из всех источников и существующих механизмов, включая частный сектор. Следует стимулировать страны-доноры и многосторонние финансовые учреждения и организации, занимающиеся вопросами развития, к тому, чтобы они и впредь прилагали усилия для обеспечения эффективного осуществления обязательств, закрепленных в Монтеррейском консенсусе, в частности в пунктах 41–43, с тем чтобы обеспечить оказание развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита финансовой и технической помощи в виде субсидий и/или займов на как можно более льготных условиях с учетом потребностей, определенных в настоящей Программе действий;

c) критерии и процедуры оценки жизнеспособности проектов и программ развития инфраструктуры транзитных перевозок, а также выделения средств на их осуществление должны обеспечивать учет конкретных экономических и организационных недостатков и потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и необходимость создания резервного потенциала с учетом перспектив развития транспорта; вызываемых частыми политическими потрясениями;

d) особое внимание следует уделять оказанию финансовой и технической помощи в областях укрепления институционального потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, с тем чтобы эти страны могли проводить эффективную государственную политику и принимать эффективные практические меры, направленные на удовлетворение их потребностей в области транспорта и транзитных перевозок;

e) необходимо также изучать, когда это целесообразно, вопросы использования новаторских форм и источников финансирования, таких, как финансирование местных и текущих расходов, предоставление безусловной помощи и применение таких механизмов, как создание региональных целевых фондов и региональных инвестиционных органов.

40. Для целей оказания финансовой помощи приоритетными направлениями следует считать следующие области:

a) инвестиции, предназначенные для восполнения «недостающих звеньев» в цепи транзитных перевозок и прокладки железных и автомобильных дорог в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю;

а бис) эксплуатация существующей физической инфраструктуры транзитных перевозок;

- a тер) строительство, эксплуатация и ремонт нефте- и газопроводов;
- b) разработка альтернативных экономичных маршрутов;
- c) разработка проектов создания сухопутных портов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю;
- d) проекты модернизации существующих или создания новых смежных пограничных пунктов;
- e) совместные проекты в области торговли и производства, ориентированные на развитие субрегиональной и региональной торговли;
- f) восстановление транспортной инфраструктуры, прежде всего в странах и регионах, переживших войну, вооруженный конфликт и стихийное бедствие.

41. Для целей оказания технической помощи приоритетными направлениями следует считать следующие области:

- a) содействие реализации согласованных двусторонних, субрегиональных, региональных и международных соглашений о транзитных перевозках;
- b) содействие проведению социально ориентированной рыночной политики в области транзитных перевозок;
- c) поощрение обмена опытом в области создания систем транзитных перевозок и управления ими в различных регионах;
- d) стимулирование и реализация программ приватизации в транспортном секторе, когда это целесообразно;
- e) разработка программ подготовки кадров, в частности по таким вопросам, как таможенная документация и транзитные процедуры, экспедирование грузов и очистка транзитных грузов; безопасность на транспорте; природоохранные мероприятия в секторе транзитных перевозок; страхование транзитных грузов; создание сухопутных портов и управление ими; и расширение региональных баз данных по автомобильному транспорту;
- f) организация проектов содействия торговле, преследующих цель упрощения и рационализации процедур импорта и экспорта и таможенных процедур и одновременно наращивания потенциала конкретных людских ресурсов;
- g) оказание правительствам помощи в оценке последствий присоединения к соответствующим международным конвенциям;
- h) обеспечение более широкого доступа к рынку ценных бумаг и разделение рисков между финансовыми учреждениями в государственном и частном секторах.

Приоритетное направление 5

Выполнение и обзор

42. Выполнение настоящей Программы действий требует индивидуальных и совместных усилий со стороны развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита; их партнеров по развитию; организа-

ций и органов системы Организации Объединенных Наций; соответствующих международных организаций, таких, как Всемирный банк, региональные банки развития, Всемирная торговая организация и Всемирная таможенная организация; Общий фонд для сырьевых товаров, организаций, выступающих за региональную экономическую интеграцию; и других соответствующих региональных и субрегиональных организаций.

43. Двустороннее, региональное и субрегиональное сотрудничество является самым важным элементом создания действенных систем транзитных перевозок, и его необходимо развивать на основе взаимной заинтересованности как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита. Необходимо создать, где это требуется, и далее укреплять механизмы регулярного обзора и контроля осуществления соглашений о транзитных перевозках на основе диалога и консультаций с участием государственного и частного секторов. Необходимо активно привлекать частный сектор к осуществлению настоящей Программы действий.

44. Соответствующим международным организациям, включая Всемирный банк, Всемирную таможенную организацию и другие соответствующие международные и региональные организации, предлагается на приоритетной основе рассматривать просьбы о предоставлении технической помощи в целях оказания поддержки национальным и региональным усилиям, направленным на содействие эффективному использованию имеющейся транзитной инфраструктуры, включая применение информационных технологий и упрощение процедур и документов.

45. Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию необходимо продолжать рассматривать вопросы осуществления программ по расширению электронной торговли, содействию развитию торговли и устранению проблем в сфере торговли в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита. Ее Специальная программа для наименее развитых, не имеющих выхода к морю и малых островных развивающихся стран должна продолжать в рамках своего мандата проводить аналитическую работу и оказывать техническую помощь в решении проблем транзитных перевозок развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

46. Необходимо и далее развивать сотрудничество по линии Юг-Юг, а также трехстороннее сотрудничество с участием доноров и сотрудничество между субрегиональными и региональными организациями.

47. Региональным комиссиям предлагается рассмотреть, когда это целесообразно, вопрос о дальнейшем расширении в соответствии с настоящей Программой действий их программ по оказанию развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита помощи в их усилиях, направленных на совершенствование их систем транзитных перевозок, а их партнеры по процессу развития должны рассмотреть вопрос о предоставлении необходимой финансовой поддержки в этих целях. Должным образом учитывались также итоговые документы региональных подготовительных совещаний: Африканский план действий, Азиатский план действий и Асунсьонская программа действий.

48. Когда это целесообразно, должны организовываться специальные субрегиональные совещания для рассмотрения вопроса о путях эффективного вы-

полнения настоящей Программы действий в соответствии с мандатом, представленным Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 56/227. Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, Всемирному банку, Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, региональным комиссиям и другим соответствующим международным и региональным/субрегиональным организациям предлагается, когда это целесообразно, оказывать поддержку развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в организации таких субрегиональных совещаний.

49. Организации Объединенных Наций предлагается рассмотреть вопрос о проведении всеобъемлющего обзора хода осуществления настоящей Программы действий в сроки, решение по которым будет принято позднее. Канцелярия Высокого представителя должна координировать процесс подготовки к проведению обзора. Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Всемирному банку и региональным комиссиям предлагается оказывать основную и техническую помощь в этом процессе.

50. Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций следует представлять на основе информации, полученной от государств-членов и соответствующих международных, региональных и субрегиональных организаций, доклады о ходе выполнения настоящей Программы действий Генеральной Ассамблее, которой предлагается принять решение о периодичности их представления.

51. В соответствии с мандатом, определенным Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 56/227, к Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам обращена просьба, в частности, укреплять сотрудничество и координацию с организациями системы Организации Объединенных Наций, прежде всего с теми из них, которые участвуют в осуществлении оперативной деятельности на местах в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, в целях обеспечения эффективного выполнения настоящей Программы действий в соответствии с резолюцией 57/270 В Генеральной Ассамблеи. Канцелярия Высокого представителя будет продолжать проводить информационно-пропагандистскую работу в целях мобилизации международного общественного мнения в поддержку настоящей Программы действий и привлечения внимания к ее реализации.

Приложение II

Алматинская декларация

Мы, правительства, участвующие в 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, проходящей в Алматы в августе 2003 года,

собравшись для рассмотрения вопроса об особых потребностях развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и создания новых рамок для сотрудничества в области транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита с учетом интересов как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и развивающихся стран транзита,

ссылаясь на Декларацию тысячелетия Организации Объединенных Наций¹, в которой главы государств и правительств признали особые потребности и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и настоятельно призвали как двусторонних, так и многосторонних доноров увеличить объем финансовой и технической помощи этой группе стран в целях удовлетворения их особых потребностей в области развития и содействовать им в преодолении обусловленных их географическим положением трудностей путем совершенствования их транзитных транспортных систем,

будучи намерены создать, как на национальном, так и на глобальном уровне, условия, благоприятствующие развитию и ликвидации нищеты,

приняв Алматинскую программу действий: Удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита,

заявляем, что:

1. *мы убеждены* в том, что увеличение объема торговли является необходимым условием для экономического роста и устойчивого развития развивающихся стран. Вместе с тем участие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в международной торговле не столь активно, как оно могло бы быть;

2. *мы сознаем*, что одной из главных причин маргинализации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в рамках международной торговой системы является высокая стоимость торговых операций. Между торговлей и транспортом существует неразрывная связь. Транспорт является ключевым фактором конкурентоспособности в международной торговле;

¹ Резолюция 55/2 Генеральной Ассамблеи.

3. *мы обязуемся* работать над сведением к минимуму нынешней маргинализации и добиваться благотворной интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в мировую экономику. С этой целью *мы будем добиваться* создания эффективных систем транзитных перевозок как в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, так и в развивающихся странах транзита;

4. *мы убеждены* в том, что сотрудничество в области транзитных перевозок сулит существенные обоюдные выгоды как развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, так и развивающимся странам транзита. *Мы признаем*, что соответствующие страны транзита сами являются развивающимися странами, которые во многих случаях имеют весьма сходную экономическую структуру и сталкиваются с той же проблемой нехватки ресурсов, что и развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю;

5. *мы подтверждаем* право стран, не имеющих выхода к морю, на доступ к морю и от него и на свободу транзита через территории транзитных стран всеми транспортными средствами в соответствии с действующими нормами международного права;

6. *мы подтверждаем также*, что страны транзита, руководствуясь законным принципом полного суверенитета над своей территорией, имеют право на принятие всех необходимых мер для обеспечения того, чтобы предоставление определенных прав и объектов странам, не имеющим выхода к морю, никоим образом не ущемляло их собственных законных интересов;

7. *мы признаем*, что главная ответственность за создание эффективных систем транзитных перевозок лежит на развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита. *Мы призываем* их принимать меры по дальнейшему укреплению взаимодействия и сотрудничества между ними в целях решения проблем в области транзитных перевозок путем совершенствования физической инфраструктуры и нематериальных аспектов функционирования транзитных транспортных систем и в этой связи *подчеркиваем* роль сотрудничества Юг-Юг;

8. *мы подчеркиваем* необходимость существенного увеличения объема официальной помощи в целях развития и других ресурсов в деле мобилизации финансовой и технической помощи из всех источников и существующих механизмов, включая частный сектор. *Мы призываем* страны-доноры и многосторонние учреждения, занимающиеся вопросами финансирования и развития, по-прежнему прилагать усилия для обеспечения эффективного выполнения обязательств, принятых в Монтеррейском консенсусе на Международной конференции по финансированию развития², в частности его пунктов 41–43, в целях оказания развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита соответствующей финансовой и технической помощи в виде субсидий и/или займов на возможно более льготных условиях в интересах удовлетворения потребностей, определенных в Алматинской программе действий;

² Доклад Международной конференции по финансированию развития, Монтеррей, Мексика, 18–22 марта 2002 года (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под номером R.02.II.A.7), глава I, резолюция I, приложение.

9. *мы также подчеркиваем*, что частный сектор, оказывающий услуги в системе транзитных перевозок и пользующийся ими, является важной заинтересованной стороной в обществе и должен вносить существенный вклад в развитие инфраструктуры и производственного потенциала как в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, так и в развивающихся странах транзита;

10. *мы отмечаем* ту важную роль, которую играют упрощение, рационализация и стандартизация процедур и документации в области транзита и применение информационных технологий в деле повышения эффективности систем транзита, и *призываем* соответствующие подразделения Организации Объединенных Наций и другие международные организации, включая Всемирный банк, региональные комиссии, Конференцию Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Всемирную таможенную организацию и региональные организации экономической интеграции и впредь оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита помощь, по их просьбе, в этих областях в соответствии с их соответствующими мандатами;

11. *мы напоминаем* о Декларации министров, которая была принята на четвертой конференции Всемирной торговой организации на уровне министров³ и в которой признается необходимость дальнейшего ускорения товарооборота, складской и таможенной очистки товаров, включая товары в пути, и необходимость активизации технической помощи и деятельности по созданию потенциала в этой области. Мы также напоминаем о содержащемся в этой Декларации решении о том, чтобы Всемирная торговая организация рассмотрела вопросы, связанные с торговлей малых и находящихся в уязвимом положении стран и их полной интеграцией в систему многосторонней торговли;

12. *мы признаем*, что чрезмерные транспортные издержки являются серьезным и существенным барьером на пути к внешним рынкам. В этой связи *мы отмечаем* просьбу развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, о рассмотрении в ходе текущих переговоров по вопросу о предоставлении доступа на рынки сельскохозяйственным и несельскохозяйственным товарам возможности уделения повышенного внимания продуктам, представляющим особый интерес для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;

13. *мы признаем* важность предоставления более широкого и прогнозируемого доступа на все рынки для экспортной продукции из развивающихся стран, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита. В соответствии с обязательствами, содержащимися в принятой в Дохе Декларации министров, в частности в ее пунктах 13 и 16, и правилами Всемирной торговой организации на нынешних переговорах необходимо уделить самое пристальное внимание потребностям и интересам развивающихся стран, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита;

14. *мы вновь подтверждаем* наше стремление содействовать дальнейшему развитию развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Создание эффективных систем транзитных перевозок и интеграция развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в мировую экономику будут обеспечивать-

³ A/C.2/56/7, приложение.

ся на основе подлинного сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита и их партнерами по процессу развития на национальном, двустороннем, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях;

15. *мы подчеркиваем* исключительную важность эффективного и регулярного принятия последующих мер по выполнению Алматинской программы действий и *обязуемся* работать в этих целях. *Мы просим* Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам обеспечить принятие эффективных мер в рамках его мандата и согласно соответствующим резолюциям Генеральной Ассамблеи.

Приложение III

Выражение благодарности народу и правительству Республики Казахстан

Международная конференция министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок,

собравшись в Алматы, Казахстан, 28–29 августа 2003 года по приглашению правительства Республики Казахстан,

1. *выражает свою глубокую признательность* Его Превосходительству г-ну Касымжомарту Токаеву, министру иностранных дел Республики Казахстан, за его выдающийся вклад как Председателя 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 в успешное завершение Конференции;

2. *выражает свою глубокую признательность* правительству Республики Казахстан за возможность провести Конференцию в Казахстане и за любезное предоставление в распоряжение ее участников прекрасных конференционных помещений, персонала и услуг;

3. *просит* правительство Республики Казахстан передать жителям города Алматы и народу Казахстана слова благодарности участников Конференции за радушие и гостеприимство и теплый и сердечный прием, оказанный участникам на протяжении всего времени их пребывания в Казахстане.