



## Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
15 August 2007  
Russian  
Original: English

---

### Шестьдесят вторая сессия

Пункт 59(b) предварительной повестки дня\*

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

### **Письмо Постоянного представителя Мали при Организации Объединенных Наций от 30 июля 2007 года на имя Генерального секретаря**

В качестве Председателя Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имею честь препроводить настоящим доклад Тематического совещания по вопросам развития инфраструктуры транзитных перевозок (см. приложение I). Совещание состоялось 18–20 июня 2007 года в Уагадугу в рамках подготовительного процесса к среднесрочному обзору осуществления Алматинской программы действий в соответствии с резолюцией 61/212 Генеральной Ассамблеи.

В работе Совещания приняли участие основные участники Алматинской программы действий, а именно развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, развивающиеся страны транзита, страны-доноры и международные региональные и субрегиональные организации. На Совещании было принято резюме, подготовленное Председателем (см. приложение II).

Буду признателен за распространение настоящего письма и приложения к нему в качестве документа шестьдесят второй сессии Генеральной Ассамблеи по пункту 59(b) предварительной повестки дня.

(Подпись) Шейк Сиди Диарра  
Посол  
Постоянный представитель

---

\* A/62/150.



**Приложение I к письму Постоянного представителя Мали при Организации Объединенных Наций от 30 июля 2007 года на имя Генерального секретаря**

**Доклад Тематического совещания по вопросам развития инфраструктуры транзитных перевозок в рамках подготовительного процесса к среднесрочному обзору Алматинской программы действий**

Уагадугу, 18–20 июня 2007 года

## **I. Введение**

1. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с особыми проблемами, обусловленными отсутствием выхода к морю и их удаленностью и изоляцией от мировых рынков. Для рассмотрения этих проблем Генеральная Ассамблея организовала в 2003 году Конференцию Организации Объединенных Наций, которая приняла Алматинскую программу 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».

2. Генеральная Ассамблея в своей резолюции 61/212 постановила провести в 2008 году совещание по среднесрочному обзору Алматинской программы действий. Этому среднесрочному обзору будет предшествовать региональная и основная подготовительная работа, организованная как можно более эффективно и продуманно на основе широкого участия. В проведении процесса обзора будут задействованы также межправительственные механизмы на глобальном и региональном уровнях, в том числе механизмы региональных комиссий Организации Объединенных Наций, а также соответствующие основные материалы и статистические данные. Генеральная Ассамблея просила Канцелярию Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам обеспечить координацию подготовительного процесса. Кроме того, она просила организации системы Организации Объединенных Наций, в том числе Конференцию Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Программу развития Организации Объединенных Наций, региональные комиссии и соответствующие международные и региональные организации также оказать необходимую помощь в проведении процесса обзора в соответствии со своими мандатами.

3. Тематическое совещание в Уагадугу по вопросам развития инфраструктуры транспортных перевозок — это первое из двух тематических совещаний, организуемых в 2007 году. Второе тематическое совещание будет посвящено вопросам международной торговли и содействия торговле и состоится 30 и 31 августа 2007 года в Улан-Баторе. Итоги этих тематических совещаний станут важным вкладом в проведение среднесрочного обзора в 2008 году.

4. В Алматинской программе действий признается, что одним из серьезных препятствий на пути создания эффективных систем транзитных перевозок в

развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита является отсутствие надлежащей инфраструктуры. В Алматинской программе действий определены конкретные меры, которые необходимо принять для развития железнодорожного транспорта, автодорожного транспорта, портов, внутреннего водного транспорта, трубопроводного транспорта, воздушного транспорта и коммуникаций. Эффективная транспортная и коммуникационная инфраструктура и соответствующие услуги являются непреложным жизненно важным условием развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и их эффективной интеграции в систему международной торговли и мировую экономику. Межрегиональный и международный транспорт и коммуникации содействуют расширению торговли, поскольку торговля возможна только тогда, когда люди и товары имеют физический доступ к сфере производства и потребления при конкурентных затратах. Ухудшение транспортной инфраструктуры является одной из главных проблем, с которой сталкиваются как развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, так и развивающиеся страны транзита. Коммуникационные объекты необходимы для того, чтобы заблаговременно информировать о том, какие имеются транспортные услуги, и чтобы обеспечить беспрепятственный и оперативный транзит.

5. Совещание приняло резюме, подготовленное Председателем (см. приложение I).

6. На открытии Совещания присутствовали Алэн Б. Йода, государственный министр, министр здравоохранения и представитель премьер-министра, глава правительства Буркина-Фасо; Жан-Баптист Компаоре, министр экономики и финансов Буркина-Фасо; Жильбер Ноель Уэдро Уэдраого, министр транспорта Буркина-Фасо; Ипполит Лингани, министр инфраструктур Буркина-Фасо; Лоран Седого, министр охраны окружающей среды и среды обитания Буркина-Фасо; Чогель Маига, министр промышленности и торговли Мали и Председатель Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю; заместитель Генерального секретаря и Высокий представитель по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам Секретариата Организации Объединенных Наций; заместитель Исполнительного секретаря Экономической комиссии для Африки (ЭКА); и Алэн Эдуард Траоре, генеральный секретарь министерства охраны окружающей среды и среды обитания, председатель Руководящего комитета Буркина-Фасо.

## II. Открытие сессии

7. В своем заявлении заместитель Исполнительного секретаря ЭКА призвала международное сообщество и частный сектор оказать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита помощь в создании и укреплении сетей транзитных перевозок.

8. Заместитель Исполнительного секретаря напомнила, что на африканском континенте насчитывается 15 стран, не имеющих выхода к морю, и что 9 из 12 наиболее бедных стран мира — это не имеющие выхода к морю африканские страны. Поэтому проблема транзитных перевозок в Африке стоит весьма остро. Она обратила внимание участников на то, что транспортные расходы стран, не имеющих выхода к морю, составляют в среднем 15 процентов от объ-

ема их экспортных поступлений, в то время как в других развивающихся странах эта доля составляет лишь 7 процентов, а в развивающихся странах даже 4 процента от объема их экспортных поступлений. Из-за этих дополнительных расходов снижается конкурентоспособность этих стран и их доля в субрегиональной и международной торговле.

9. Заместитель Исполнительного секретаря отдала должное усилиям региональных экономических сообществ, которые занимаются разработкой транспортных программ, и отметила, что за исключением центральноафриканских стран во всех африканских странах, не имеющих выхода к морю, доступ к тому или иному порту обеспечивается по автомобильной или железной дороге.

10. Заместитель Исполнительного секретаря напомнила, что в 2006 году в Каире африканские государства единодушно признали, что одной из первоочередных задач национальных стратегий снижения уровня нищеты является направление инвестиций в производственные сектора, в том числе в транспортный сектор, что будет содействовать выполнению Алматинской программы действий.

11. Заместитель Исполнительного секретаря отметила, что наряду с тем, что Африканский союз играет в этом вопросе руководящую роль и что Африканский банк развития предпринимает усилия по мобилизации ресурсов, Экономическая комиссия для Африки оказывает содействие региональной интеграции путем укрепления транспортной инфраструктуры, оказывая прямую техническую помощь государствам-членам на индивидуальной или региональной основе. Она заверила африканские государства, что Экономическая комиссия для Африки будет оказывать им поддержку в осуществлении Алматинской программы действий, в частности в рамках принятого в мае 2003 года в Аддис-Абебе Африканского плана действий.

12. Заместитель Исполнительного секретаря отметила в конце своего заявления, что развитие партнерств между государственным и частным секторами обеспечило бы альтернативный источник финансирования, который мог бы восполнить нехватку бюджетных ресурсов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита.

13. В своем заявлении министр промышленности и торговли Мали, Председатель Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, отдал должное бывшему Председателю Группы Чуммали Сайасоне, представителю Лаосской Народно-Демократической Республики, благодаря усилиям которого была успешно осуществлена подготовка и до сих пор успешно реализуется принятая в 2003 году Алматинская программа действий, учитываются проблемы не имеющих выхода к морю развивающихся стран в итогах основных международных конференций, таких, как состоявшаяся в сентябре 2005 года встреча на высшем уровне Организации Объединенных Наций и прошедшая в сентябре 2006 года в Гаване первая встреча на высшем уровне Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

14. Министр отметил, что эти государства не в состоянии самостоятельно решить проблемы, порожденные отсутствием доступа к морю. Поэтому предпочтение следует отдать поиску решения на субрегиональном и региональном уровнях. Он заявил также, что этот подход должен быть подкреплен обязательством стран опираться на собственные силы. Он выразил удовлетворение тем,

что при поддержке партнеров по развитию в настоящее время разрабатываются субрегиональные и региональные стратегии и уже началось их осуществление. Он также добавил, что развитие транспортной инфраструктуры, в частности развитие инфраструктуры транзитных перевозок, является одной из первоочередных задач, стоящих перед правительством Мали.

15. В своем заявлении заместитель Генерального секретаря и Высокий Представитель по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам напомнил, что быть страной, не имеющей выхода к морю, это — «проблема, а не судьба». Он добавил, что для решения этой проблемы необходимы конкретные действия. Именно для выработки конкретных действий Генеральная Ассамблея и организовала в 2003 году в Казахстане конференцию, которая приняла Алматинскую программу действий в целях удовлетворения потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с этой же целью в 2008 году запланировано проведение среднесрочного обзора осуществления этой Программы.

16. Заместитель Генерального секретаря подчеркнул, что успешное осуществление определенных в Алматинской программе действий первоочередных задач будет действительно зависеть от того, насколько эффективным будет партнерство между всеми участниками процесса. При этом он добавил, что решающее значение будет иметь более активная, более целенаправленная и долгосрочная финансовая помощь со стороны многосторонних, региональных и двусторонних доноров. Кроме того, потребуются инвестиции для создания партнерств между государственным и частным секторами; создания потенциала; осуществления реформ в правовой сфере и сфере нормативного регулирования и проведение институциональных и административных обзоров, в том числе глубинного анализа структуры международной торговли каждой не имеющей выхода к морю страны и ее транспортных проблем.

17. Основная цель Совещания состояла в проведении обзора прогресса, достигнутого на национальном, субрегиональном, региональном и международном уровнях в реализации приоритетного направления 2 Алматинской программы действий «Развитие и эксплуатация инфраструктуры» и обсуждении будущих действий, необходимых для дальнейшего укрепления глобального партнерства в создании эффективных систем транзитных перевозок. Оратор подчеркнул исключительное значение итогов этого Совещания, которые станут важным вкладом в проведение среднесрочного обзора в 2008 году. В заключение он вновь заявил, что Организация Объединенных Наций в целом и его Управление в частности будут и далее поддерживать усилия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и соседних стран транзита, направленные на успешную реализацию Алматинской программы действий.

18. Совещание официально открыл от имени премьер-министра Буркина-Фасо государственный министр, министр здравоохранения Буркина-Фасо. Он поздравил президента Мали Амаду Тумани Туре с его избранием на пост Председателя Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

19. Министр указал на важность проведения интеграционной политики, в частности в сфере экономики, которая должна обеспечивать основу для устойчивого развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Он отметил, что в Алматинской программе действий признается, что слабая инфраструктура

ра ограничивает конкурентоспособность на международных рынках продукции, производимой в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Он указал также на другие факторы, такие, как зависимость развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, от инфраструктуры, политики и стабильности стран транзита, а также от их административных процедур, регламентирующих вопросы транзита.

20. Он выразил мнение о том, что одной из главных причин маргинализации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, являются высокие операционные издержки. Поэтому развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита нуждаются в помощи в решении таких вопросов, как пересечение границ, использование информатики, создание эффективных систем таможенного контроля путем упрощения административных процедур и расширение полномочий правительственных торговых ведомств. Он подчеркнул, что двустороннее и субрегиональное сотрудничество должны способствовать гармонизации и развитию торговли.

21. Министр заявил о необходимости безотлагательного создания двусторонних и многосторонних, национальных и международных партнерств между государственным и частным секторами.

22. Он отметил, что Новое партнерство в интересах развития Африки приняло важные инициативы, которые обеспечивают возможность развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита постепенно создавать субрегиональную и региональную инфраструктуру. Аналогичные инициативы предприняли также региональные экономические сообщества, в частности Западноафриканский экономический и валютный союз и Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС). Он добавил также, что не имеющие выхода к морю африканские страны, расположенные к югу от Сахеля, особенно страдают от недостаточно развитой транспортной инфраструктуры.

23. Он информировал об усилиях, которые предпринимает Буркина-Фасо для создания и эксплуатации инфраструктуры транзитных перевозок. Этот вопрос включен в одобренную Президентом Буркина-Фасо пятилетнюю программу, в которой предусматривается, в частности, модернизация экономической инфраструктуры и инфраструктуры услуг. При этом он отметил, что одних этих усилий недостаточно и что для решения проблем, связанных с инфраструктурой, требуются дополнительные усилия, которые не под силу самим этим государствам. Поэтому он призвал развитые страны и других партнеров по развитию выполнить свои обязательства в отношении развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

### **III. Обмен мнениями о состоянии инфраструктуры транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита**

24. С заявлениями выступили главы следующих делегаций государств — членов Организации Объединенных Наций: Ипполит Лингани, министр инфраструктуры Буркина-Фасо; Билге Канкорел, посол, глава делегации Турции;

Барлыбай Садыков, заместитель Постоянного представителя Казахстана при Организации Объединенных Наций; Хуан Буффа, заместитель Постоянного представителя Парагвая при Организации Объединенных Наций; представитель министерства иностранных дел Боливии; Галсан Бехбат, министерство путей сообщения, транспорта и туризма Монголии; Наиндра Прасад Упадхайя, министерство промышленности, торговли и снабжения Непала; Жильбер Ноэль Уэдраого, министр транспорта Буркина-Фасо; Тселе Шакеда, министр общественных работ и транспорта Лесото; Арег Ховханнисян, министерство иностранных дел Армении; Али Траоре, Conseil burkinabé des chargeurs Буркина-Фасо; Пан Чэцзюнь, Постоянное представительство Китайской Народной Республики при Организации Объединенных Наций; Онкар Саруп, Верховная комиссия Индии в Гане; Оуэн Сингини, министерство транспорта, общественных работ и жилищного строительства Малави; Махамату Диалло, министерство оснащения и транспорта Мали; Жан Нсенгиюмва, старший инженер, Дорожное управление Намибии; Халл Махамане Набибу, министерство транспорта и гражданской авиации Нигера; Бенедикт Лквийя, Постоянное представительство Уганды при Организации Объединенных Наций; Бернард Нфунду, заместитель Постоянного представителя, Постоянное представительство Замбии при Организации Объединенных Наций; Морган Дубе, Постоянное представительство Зимбабве при Организации Объединенных Наций.

#### **IV. Усилия международных и региональных организаций по оказанию помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в развитии их инфраструктуры транспортных перевозок**

25. Основные комментарии дал по каналу видеосвязи профессор Джеффри Сакс, директор, Институт Земли при Колумбийском университете, Нью-Йорк.

26. Выступления сделали представители следующих международных и региональных организаций: Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам Секретариата Организации Объединенных Наций; Экономической комиссии для Африки; Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана; Африканского банка развития; Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и Всемирного банка.

#### **V. Специальная сессия по субрегиональным аспектам развития инфраструктуры транспортных перевозок**

27. Выступления сделали представители следующих региональных и субрегиональных организаций: Общего рынка для Восточной и Западной Африки; Западноафриканского экономического и валютного союза; Морской организации Западной и Центральной Африки; Общего рынка стран Южного Конуса; Экономического сообщества для центральноафриканских государств; Транспортного коридора «Европа-Кавказ-Азия»; Восточноафриканского сообщества;

Управления по координации транспортных перевозок через Северный коридор и Африканского союза.

## **VI. Специальные выступления**

28. Ричард Нормент, исполнительный директор Национального совета по партнерствам между государственным и частным секторами Соединенных Штатов Америки, сделал специальное выступление по вопросу партнерств между государственным и частным секторами.

29. Лоран Седего, министр окружающей среды Буркина-Фасо, сделал специальное выступление по вопросам устойчивости инфраструктуры транзитных перевозок и их влияния на окружающую среду.

## **VII. Заключительное заседание**

30. На Совещании было принято резюме, подготовленное Председателем (см. приложение II). Список участников совещания содержится в приложении III.

**Приложение II к письму Постоянного представителя Мали при Организации Объединенных Наций от 30 июля 2007 года на имя Генерального секретаря**

**Подготовленное Председателем резюме, принятое на Тематическом совещании по вопросам развития инфраструктуры транзитных перевозок развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита**

**I. Оценка существующего положения**

1. Несмотря на некоторый прогресс, достигнутый в осуществлении Алма-тинской 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» с момента ее принятия Генеральной Ассамблеей в 2003 году, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему сталкиваются с особыми проблемами, обусловленными их особым географическим положением, которые усугубляются отсутствием надлежащей инфраструктуры транзитных перевозок и чрезвычайно сложными процедурами и регламентационными положениями.

2. Хотя трудности, обусловленные изолированностью этих стран, тормозят процесс развития в целом и препятствуют преодолению нищеты, они ощущаются особенно остро в сфере развития внешней торговли. Связанные с транзитными перевозками дополнительные издержки, которые вынуждены нести страны, не имеющие выхода к морю, сдерживают развитие экспорта, поскольку эти расходы ограничивают сферу потенциального экспорта и рынки, на которых можно было бы реализовывать по конкурентным ценам товары и получать прибыль. Из-за больших транспортных расходов резко возрастает стоимость импорта. Непомерные транспортные издержки по-прежнему остаются самым большим препятствием для того, чтобы эти страны могли на равных участвовать на глобальных рынках и конкурировать с другими странами, и основной причиной того, почему развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему находятся на обочине международной торговли и почему на их долю приходится катастрофически малая доля мировой торговли товарами.

3. Неудовлетворительная инфраструктура железнодорожного транспорта, автомобильного транспорта, портов, внутренних водных путей, трубопроводов, воздушного транспорта, а также информационно-коммуникационных технологий, отсутствие связей, плохо согласованные правила и процедуры, незначительный объем трансграничных инвестиций и слабое участие частного сектора являются главными проблемами, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Эффективная транспортная инфраструктура и услуги являются жизненно важным необходимым условием развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран и их эффективной интеграции в международную систему торговли и мировую экономику. Ухудшение транспортной инфраструктуры представляет собой одну из главных проблем, с которой сталкиваются как развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, так

и развивающиеся страны транзита. Широкое использование информационно-коммуникационных технологий при осуществлении транзитных перевозок существенно повысило бы эффективность объектов транзитной инфраструктуры.

4. Предварительные данные, собранные Организацией Объединенных Наций–Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, свидетельствуют о том, что в развитии инфраструктуры транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, достигнуты некоторые успехи. В 2004 году общая протяженность сети автомобильных дорог развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составила 1,04 млн. км по сравнению с примерно 974 000 км в 2003 году; однако лишь около 40 процентов из них имели дорожное покрытие. Общая протяженность сети железных дорог всех развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляет примерно 40 000 км. Железнодорожные сети в Африке и Азии по-прежнему не связаны между собой. Общий объем воздушных грузовых перевозок развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составил 351,3 млн. тонн на километр в год. Воздушный флот индивидуальных перевозчиков в странах, не имеющих выхода к морю, невелик; сети авиакомпаний разрознены, а коэффициент использования самолетов незначителен; издержки велики. Связи между субрегионами ввиду отсутствия надлежащей политики регулирования сектора воздушного транспорта слабые.

5. Если говорить об инфраструктуре телекоммуникаций, то в 2003 году в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, на каждые 100 жителей приходилось 5,1 линий проводной связи. Эти страны отстают и в использовании технологии мобильной связи: в 2003 году на каждые 100 жителей там приходилось в среднем 6,8 подписчиков мобильной связи. Постоянно увеличивающийся разрыв в использовании цифровой связи также вызывает большую озабоченность, поскольку в 2003 году на каждые 1000 жителей в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, приходилось 15,1 персональных компьютеров, в то время как в среднем по миру этот коэффициент составлял 100,8.

6. Для того чтобы обеспечить развитие надежной инфраструктуры коммуникаций транзитных перевозок требуются значительные капиталовложения; необходимо создать партнерства между государственным и частным секторами, создать потенциал; осуществить реформы в правовой сфере и в сфере нормативного регулирования и провести обзор институциональной и административной структур, предусматривающий глубокий анализ структуры внешней торговли каждой страны, не имеющей выхода к морю, и ее транспортных проблем. Обеспечение координации функционирования транспортной инфраструктуры в одной стране представляет собой труднейшую задачу, обеспечение же трансграничной координации — задача еще более сложная.

## **II. Мобилизация финансовых ресурсов для развития инфраструктуры транзитных перевозок**

7. Поскольку развитие инфраструктуры транспортных перевозок является неременным условием перспективного развития, при составлении национальных бюджетов вопросу развития инфраструктуры транспортных перевозок

следует уделять первоочередное внимание, что включает также необходимость выделения ассигнований для ее эксплуатации и восстановления.

8. Расходы, связанные с созданием и эксплуатацией эффективных систем транзитных перевозок столь велики, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита не в состоянии решить эту задачу собственными силами. Принимая во внимание то обстоятельство, что норма прибыли от инвестирования в инфраструктуру невелика, международная финансовая помощь по-прежнему остается основным источником развития инфраструктуры развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для того, чтобы преодолеть существующую тупиковую ситуацию. Следует указать на одно благоприятное обстоятельство: в 2005 году общий объем официальной помощи в целях развития (ОПР), полученной развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, от стран Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), достиг 14,7 долл. США. Однако лишь 3,7 процента ОПР были выделены для развития инфраструктуры, транспорта, хранилищ и коммуникаций по сравнению с 6,3 процента в 2003 году. Это обстоятельство вызывает большое беспокойство у развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита.

9. Всемирный банк, региональные банки развития и другие многосторонние финансовые учреждения и учреждения, занимающиеся вопросами развития, должны обеспечить больший объем финансовой помощи для развития инфраструктуры транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита и завершения создания недостающих цепей в субрегиональной и региональной транспортной сетях, что позволило бы связать эти страны с остальными странами региона. Многосторонние и двусторонние учреждения должны также удвоить свои усилия, чтобы содействовать инвестированию государственным и частным секторами в развитии инфраструктуры транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, используя для этой цели, среди прочего, системы кредитных гарантий.

10. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, нуждаются в инновационных подходах к финансированию инфраструктуры и в соответствующей политике поощрения участия частного сектора, чтобы обеспечить благоприятные условия для привлечения частного сектора к участию в проектах развития инфраструктуры, в частности в рамках партнерств между государственным и частным секторами. В последние годы объемы инвестиций в инфраструктуру возросли, особенно в странах, которые приняли смелые меры для привлечения прямых иностранных инвестиций (ПИИ), использовав для этой цели приватизацию. Для участия частного сектора в развитии инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, имеется значительный потенциал. Следует также подумать об использовании для осуществления проектов развития инфраструктуры и регионального венчурного капитала.

### **III. Субрегиональное и региональное сотрудничество в целях развития инфраструктуры транзитных перевозок**

11. Трансграничное сотрудничество со странами транзита имеет решающее значение для создания эффективных систем транзитных перевозок. Транзитные перевозки упростятся и станут менее дорогостоящими как для стран, не имеющих выхода к морю, так и для стран транзита, если будут осуществляться в интегрированном пространстве. Региональное сотрудничество и интеграция с участием развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита могут быть эффективными, если будут объединены ограниченные ресурсы и достигнута экономия масштаба. Особое внимание следует уделить двум обстоятельствам. Во-первых, при региональной интеграции уменьшаются проблемы, связанные с пересечением границ, что облегчает доступ к соседним странам и иностранным рынкам. Во-вторых, развитие инфраструктуры происходит во все большей степени на региональной основе. Положение в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, которые являются членами преуспевающих организаций региональной интеграции, по-видимому, более благоприятное, чем в других странах, поскольку именно в них осуществляются прямые иностранные инвестиции и интеграция в региональную сеть инфраструктур транзитных перевозок.

12. Региональные организации интеграции предпринимают в последние годы значительные усилия для расширения своей инфраструктуры транспорта и коммуникаций и улучшения их услуг, чтобы добиться устойчивого развития. С этой целью был подписан целый ряд далеко идущих соглашений, предусматривающих планирование и разработку стандартов развития региональной транспортной инфраструктуры и выявление недостающих звеньев в региональных транспортных сетях. Были осуществлены многочисленные изменения в политике с целью упрощения и совершенствования процедур и привлечения частного сектора, создания дорожных фондов и прочее. Однако из-за отсутствия в этом секторе надлежащих основ для разработки политики и из-за проблем, связанных с институциональными структурами, развитие и эффективность функционирования этого сектора по-прежнему далеко не удовлетворительные.

13. Транзитные маршруты развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые обеспечивают доступ к морю, также можно было бы улучшить с помощью программ развития интегрированной субрегиональной и региональной транспортной сети, что предусматривает развитие трансафриканских автострад, азиатских автомобильных и железных дорог, а также осуществление Инициативы по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке. Необходимо определить инвестиционные потребности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и уделить первоочередное внимание завершению создания недостающих звеньев в контексте этих региональных инициатив. Большое значение имеют также коридор экономического развития и инфраструктура пространственных данных (ИПД) в южной части Африки. В рамках ИПД проблемы транспорта в целом и транзитного транспорта в частности рассматриваются в более широком социально-экономическом контексте, когда транспорт рассматривается как единое целое. В рамках этой концепции признается взаимная зависимость транспортного сектора и других секторов. Участники Совещания подчеркивали, что первоочередное внимание следует уде-

лять развитию инфраструктуры транзитных перевозок и завершению создания недостающих звеньев в сети региональной инфраструктуры.

14. Хотя большинство региональных экономических сообществ разработали основы транспортной политики, необходимые для ее реализации ясные стратегии, целевые показатели, задачи и сроки при этом отсутствуют. Следует разработать показатели для замера эффективности деятельности региональных экономических сообществ по интеграции транспортных систем, включая физическую интеграцию, согласование политики и операционные вопросы. Особенно важна роль в развитии инфраструктуры транзитных перевозок на Африканском континенте Африканского союза и Нового партнерства в интересах развития Африки.

15. Для обеспечения эффективного регионального сотрудничества в развитии инфраструктуры транзитных перевозок необходимы добросовестное управление, более стабильные мир и безопасность и выполнение соглашений, достигнутых на региональном и субрегиональном уровнях. Для этого потребуются пересмотреть политику; создать физический и людской потенциал; усовершенствовать управление; обеспечить более активное участие частного сектора; принять более эффективные меры для содействия торговле; принять соответствующие подходы, использующие концепцию коридоров; улучшить условия охраны и безопасности; внедрить новые технологии и обеспечить при разработке политики развития инфраструктуры учет необходимости уменьшения масштабов нищеты.

16. Сообщества региональной интеграции и комитеты по управлению коридорами нуждаются в финансовой и технической помощи в осуществлении своей деятельности по созданию в своих соответствующих регионах эффективных систем транзитных перевозок.

17. Сотрудничество в сфере транзитных перевозок является важным аспектом сотрудничества по линии Юг-Юг, поскольку и страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита являются развивающимися странами. Алматинская программа действий обеспечивает прекрасную основу для сотрудничества по линии Юг-Юг.

#### **IV. Благоприятные условия для развития инфраструктуры транзитных перевозок**

18. Инфраструктура транзитных перевозок — это нечто большее, чем материальная часть. Необходимо усовершенствовать меры по разработке политики, чтобы повысить эффективность использования существующих объектов инфраструктуры транзитных перевозок. Для этого следует еще более упростить и усовершенствовать процедуры пересечения границ и таможенные процедуры и сократить чрезмерный объем требуемой документации; установить повсеместно приграничные пункты контроля; значительно сократить количество ненужных контрольно-пропускных пунктов и пунктов таможенного досмотра; существенно упростить бюрократические процедуры и сократить количество требуемых документов; широко внедрить современные компьютерные технологии и более добросовестно выполнять региональные и субрегиональные соглашения.

19. Создание прочной деловой основы, которая предполагает добросовестное управление как со стороны государственного, так и частного секторов с использованием транспарентных правил и норм, и установление передовой практики имеют жизненно важное значение в качестве непереносимого условия эффективного развития инфраструктуры транспортных перевозок. Сюда же следует включить и человеческий капитал и социальную инфраструктуру. Развитие людских ресурсов имеет основополагающее значение для создания и функционирования инфраструктуры. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита нуждаются в более широкой помощи в этой сфере. Участники Совещания подчеркивали, что как принимающие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита, так и страны-доноры должны принять необходимые меры для усиления отчетности за эффективное использование средств, выделяемых для развития инфраструктуры транспортных перевозок.

20. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны принять транспарентную политику и стратегии для либерализации доступа к рынкам инфраструктуры и перехода на предоставление на рыночных условиях инфраструктурных услуг. Реформы должны обеспечить более активное участие частного сектора и расширение его прав и возможностей путем вовлечения его в диалог по вопросам разработки политики и мер повышения оперативной эффективности. Необходимо также проводить политику, обеспечивающую конкуренцию.

21. Правительства должны уделять первоочередное внимание транспортному сектору, разрабатывая и усиливая свою политику, направленную на привлечение инвестиций в инфраструктуру и связанные с ней услуги. В этом смысле участие частного сектора имеет важное значение для повышения качества транспортных и транзитных услуг, в том числе на основе партнерства государственного и частного секторов.

22. Решения, касающиеся разработки проектов в сфере транспорта, должны приниматься, при необходимости, в консультации с соответствующими заинтересованными участниками. Для обеспечения рационального и эффективного выделения инвестиций на развития инфраструктуры жизненно важно, чтобы местные и национальные власти осознали, что именно они отвечают за реализацию таких программ и проектов.

## **V. Роль международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, и международных организаций**

23. Страны-доноры, организации системы Организации Объединенных Наций, многосторонние учреждения, занимающиеся вопросами финансирования и развития, Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, региональные комиссии, Всемирный банк, региональные банки развития, Всемирная таможенная организация и Всемирная торговая организация должны предоставить развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита более координированную и согласованную финансовую и техническую помощь в форме грантов или льготных кредитов для строительства, эксплуатации и усовершенствования их транспортных объ-

ектов, складских помещений и других объектов, связанных с транзитом. Кроме того, следует уделять первоочередное внимание потребностям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в развитии инфраструктуры транзитных перевозок в рамках инициативы Всемирной торговой организации по оказанию помощи в торговле. Следует отдать должное усилиям, предпринимаемым Специальной группой по сотрудничеству Юг-Юг Программы развития Организации Объединенных Наций, к которой обращена просьба продолжать усилия по содействию сотрудничеству Юг-Юг в областях транзитных перевозок, в которых взаимодействуют развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита. Кроме того, международные учреждения, занимающиеся вопросами финансирования и развития, и другие соответствующие организации должны оказать более активную поддержку и помощь в создании потенциала, чтобы повысить эффективность использования существующих транспортных объектов. В процедурах оценки проектов следует учитывать особые проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, чтобы снизить предъявляемые к проектам коммерческие требования.

24. Организация Объединенных Наций-Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам должны удвоить свои усилия, направленные на мобилизацию и координацию мер по оказанию поддержки со стороны организаций системы Организации Объединенных Наций и других международных организаций для эффективного осуществления Алматинской программы действий. В ближайшем будущем следует уделить первоочередное внимание вопросам эффективной подготовки и успешного проведения среднесрочного обзора Алматинской программы действий.

## VI. Выводы

25. Ввиду географического положения стран, не имеющих выхода к морю, системы транзитных перевозок и инфраструктуры имеют ключевое значение для развития и обеспечения конкурентоспособности их товаров на внешних рынках. Однако нынешнее состояние инфраструктур этих стран ужасает. Это одно из их самых больных мест.

26. На Совещании делегации четко обозначили ограничения, с которыми сталкиваются их страны на национальном, субрегиональном и региональном уровнях. В своих заявлениях и выступлениях они указали на приоритеты, на которые следует обратить особое внимание, и предложили меры для содействия обсуждениям, которые состоятся в 2008 году в рамках совещания, посвященного обсуждению последующей деятельности по выполнению решений Алматинской программы действий.

27. Выявленные ограничения:

- а) недостаточно развитые и неудовлетворительные инфраструктуры;
- б) высокие транспортные расходы, обусловленные низким уровнем инфраструктурных услуг и существованием многочисленных нетарифных барьеров;
- в) ограниченное количество товаров, экспортируемых на международные рынки;

- d) большая зависимость от экспортных товаров, имеющих незначительную добавленную стоимость;
- e) бюрократические препоны на пограничных постах;
- f) отсутствие безопасности на дорогах;
- g) малоэффективные и устаревшие транспортные средства.

28. Обозначенные приоритеты:

- a) сохранение и укрепление существующих транспортных объектов путем надлежащей эксплуатации;
- b) увязка недостающих звеньев в сети шоссейных дорог, связывающих развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю;
- c) обеспечение беспрепятственного движения транспорта;
- d) устойчивость транспортной инфраструктуры.

29. На основе сделанных на Совещании заявлений и выступлений были подготовлены конкретные предложения, которые следует изучить в ходе подготовки к проведению в 2008 году среднесрочного обзора. Это будет способствовать скорейшему осуществлению Алматинской программы действий. Указанные предложения включают:

- a) оказание поддержки региональным экономическим сообществам и другим соответствующим организациям, таким, как комитеты по вопросам управления коридорами, для разработки, при активном участии общин, программ развития инфраструктуры транзитных перевозок;
- b) укрепление потенциала региональных экономических сообществ и их государств-членов для координации программ развития инфраструктуры и их реализации;
- c) оказание поддержки региональным экономическим сообществам в мобилизации ресурсов для осуществления различных компонентов программ (развитие инфраструктуры и транспорта);
- d) унификация дорожных сборов, документации и процедур;
- e) унификация мер контроля за соблюдением ограничений нагрузки на ось и на габариты транспортных средств;
- f) разработка проектов строительства нефтепроводов, главным образом в приоритетных коридорах;
- g) подготовка проекта стандартного соглашения о концессионной железной дороге;
- h) разработка стандартного плана строительства региональной железной дороги;
- i) разработка соглашений о сетях внутреннего водного транспорта и мобилизации необходимых финансовых ресурсов для их эффективного осуществления;
- j) подготовка и реализация плана в соответствии с Декларацией Ямусукро;

к) разработка региональной поисково-спасательной базы с учетом технических и политических аспектов;

л) мобилизация технических и финансовых партнеров для оказания поддержки осуществлению программ;

м) дальнейшее развитие субрегиональных транспортных узлов (например, транспортного узла Перу-Бразилия-Боливия, центрального межконтинентального узла, транспортного узла Каприкорн, транспортного узла Парагвай-Бразилия-Аргентина-Чили и водного транспортного узла Парагвай-Парана);

н) использование концепции контейнерных перевозок при разработке, строительстве и эксплуатации инфраструктур транзитных перевозок и услуг;

о) развитие партнерства между государственным и частным секторами;

р) использование в коридоре компьютеризированной системы мониторинга за товарами;

с) создание в отделениях Программы развития Организации Объединенных Наций в каждой стране группы по координации деятельности с органами Организации Объединенных Наций;

г) учет в проектах развития инфраструктуры транзитных перевозок экологических аспектов с использованием надлежащих экологических оценок.

30. Итоги Совещания должны быть представлены в качестве важного вклада в проведение среднесрочного обзора. Итоги Совещания следует также издать в качестве документа шестьдесят второй сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций.

**Приложение III к письму Постоянного представителя Мали  
при Организации Объединенных Наций от 30 июля 2007 года  
на имя Генерального секретаря**

**Список участников Тематического совещания по вопросам  
развития инфраструктуры транзитных перевозок  
развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и  
развивающихся стран транзита**

**Национальные делегации**

Алжир  
Армения  
Бангладеш  
Бельгия  
Боливия  
Буркина-Фасо  
Бутан  
Гвинея  
Замбия  
Зимбабве  
Индия  
Казахстан  
Камерун  
Китай  
Лаосская Народно-Демократическая Республика  
Лесото  
Малави  
Мали  
Мозамбик  
Монголия  
Намибия  
Непал  
Нигер  
Парагвай  
Свазиленд  
Сенегал  
Соединенные Штаты Америки

Турция  
Уганда  
Чад  
Южная Африка

#### **Система Организации Объединенных Наций**

Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам Секретариата Организации Объединенных Наций

Экономическая комиссия для Африки

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана

Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию

Программа развития Организации Объединенных Наций

#### **Региональные и субрегиональные организации**

Африканский союз

Восточноафриканское сообщество

Экономическое сообщество центральноафриканских государств

Западноафриканский экономический и валютный союз

Постоянный межгосударственный комитет по борьбе с засухой в Сахеле

Администрация по координации транзитных перевозок через Северный коридор

Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия

Морская организация Западной и Центральной Африки

Национальный совет по партнерствам между государственным и частным секторами

#### **Международные и региональные банки развития**

Всемирный банк

Африканский банк развития

Арабский банк экономического развития в Африке