



Экономический и Социальный Совет

Distr.
GENERAL

E/CN.17/1996/20
29 February 1996
RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

КОМИССИЯ ПО УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ

Четвертая сессия

18 апреля — 3 мая 1996 года

**ПРОГРЕСС В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ МАЛЫХ ОСТРОВНЫХ РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ**

Устойчивое развитие прибрежных районов, туризма, энергетических ресурсов, воздушного и морского транспорта, телекоммуникационных средств и организация деятельности в связи со стихийными и экологическими бедствиями в малых островных развивающихся государствах

Доклад Генерального секретаря

/...

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Пункты</u>	<u>Стр.</u>
ВВЕДЕНИЕ	1—4	3
I. РАЦИОНАЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИБРЕЖНЫХ РАЙОНОВ	5—9	4
II. УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА	10—23	5
III. ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ	24—29	8
IV. СТИХИЙНЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ БЕДСТВИЯ	30—38	10
V. ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ	39—46	13
VI. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ	47—61	14
VII. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ	62—79	19

ВВЕДЕНИЕ

1. Генеральная Ассамблея в своей резолюции 49/122 от 19 декабря 1994 года обратилась с просьбой к Комиссии по устойчивому развитию провести в 1996 году первоначальный обзор достигнутого прогресса и принятых мер в области осуществления Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств^{1/}. В соответствии с этой просьбой Межучрежденческий комитет по устойчивому развитию на своем совещании в июле 1995 года, в частности, постановил, что по каждому из следующих вопросов, указанных в Программе действий, необходимо подготовить отдельный доклад: хозяйственная деятельность в прибрежных районах, возможности развития туризма, воздушный транспорт, морской транспорт, телекоммуникации, энергетические ресурсы, а также стихийные и экологические бедствия. Эти доклады содержатся в следующих семи добавлениях к настоящему докладу:

- a) уменьшение опасности и ликвидация последствий стихийных и экологических бедствий в малых островных развивающихся государствах (E/CN.17/1996/20/Add.1);
- b) устойчивое развитие энергетических ресурсов в малых островных развивающихся государствах (E/CN.17/1996/20/Add.2);
- c) устойчивое развитие туризма в малых островных развивающихся государствах (E/CN.17/1996/20/Add.3);
- d) морской транспорт в малых островных развивающихся государствах (E/CN.17/1996/20/Add.4);
- e) устойчивое развитие воздушного транспорта в малых островных развивающихся государствах (E/CN.17/1996/20/Add.5);
- f) развитие телекоммуникаций в малых островных развивающихся государствах (E/CN.17/1996/20/Add.6);
- g) рациональное использование прибрежных районов в малых островных развивающихся государствах (E/CN.17/1996/20/Add.7).

2. В настоящем докладе собраны воедино эти семь тематических направлений и представлены главные дополнительные сведения, позволяющие глубже понять проблематику по каждому сектору, как это предлагали руководители целевых групп различных органов системы Организации Объединенных Наций при обсуждении основы деятельности, согласованной в рамках Программы действий.

3. В докладе повторно не перечисляются те действия и программные мероприятия, обязательства по которым взяли на себя правительства, принявшие Программу действий.

4. Вместо этого на основе анализа, предпринятого руководителями целевых групп по каждому направлению, в настоящий доклад включен ряд рекомендаций, которые, при условии их совместной реализации с рекомендациями Программы действий, могут существенно способствовать устойчивому развитию в соответствующих областях. Причем в одних случаях рекомендуемые меры можно рассматривать как дополнительные, а в других — как в значительной степени конкретизирующие те мероприятия, которые согласованы в Программе действий.

I. РАЦИОНАЛЬНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПРИБРЕЖНЫХ РАЙОНОВ^{2/}

A. Главные дополнительные выводы

5. Помимо основы для деятельности, изложенной в главе IV Программы действий, можно отметить, что те серьезные трудности, с которыми малые островные развивающиеся государства сталкиваются при организации хозяйственной деятельности в своих прибрежных районах, являются результатом неадекватной политики и практики в области развития, отсутствия комплексных подходов к освоению и сохранению ресурсов, слабого организационного и инфраструктурного потенциала, нехватки необходимых кадров, а также недостаточной информированности и пассивного участия общественности в решении вопросов рационального использования прибрежных районов.

6. Учитывая важную роль прибрежных ресурсов, органы власти многих малых островных государств начали принимать некоторые меры для их охраны. До настоящего времени основное внимание уделялось преимущественно тем районам, которые находились в особенно неблагоприятном состоянии. Эффективное хозяйственное освоение прибрежных районов потребует проведения следующих первоочередных шагов и мероприятий.

B. Рекомендуемые меры

На национальном уровне

7. Разработка политики. Принятие соответствующих мер стратегического и экономического характера для интернализации экологических затрат, связанных с освоением ресурсов прибрежных районов, и для рационального ведения хозяйственной деятельности в этих районах в целях изменения структуры их использования и эксплуатации.

На региональном уровне

8. Нормы загрязнения моря. Введение на региональном уровне соответствующих критериев для определения норм загрязненности канализационных, промышленных и береговых сточных вод с целью эффективной борьбы с загрязнением морской воды непосредственно вблизи побережья и на определенном расстоянии от него.

На международном уровне

9. В целях налаживания эффективной хозяйственной деятельности в прибрежных районах малым островным развивающимся государствам потребуются содействие со стороны международного сообщества в следующей области:

Международная координация. Координация деятельности международных организаций в малых островных развивающихся государствах для повышения потенциала последних в достижении целей комплексного рационального использования прибрежных районов.

II. УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА

A. Главные дополнительные выводы

10. Вглядываясь в перспективу, можно прийти к выводу, что будущее развитие туризма в малых островных развивающихся государствах определится двумя сложившимися глобальными тенденциями. Во-первых, есть все основания полагать, что в ближайшие годы путешествия и туризм в международных масштабах будут возрастать ускоренными темпами и превзойдут темпы роста мирового экономического производства, причем этот фактор лишь усилит тенденции, характерные в настоящее время для малых островных развивающихся государств. Во-вторых, индустрия туризма в этих государствах будет носить особый характер и в первую очередь определяться возрастающим интересом к природным достопримечательностям и объектам, что объясняется все более глубокой экологической осведомленностью туристов и их тягой к познанию окружающей среды далеких островных стран.

11. Что касается будущей направленности мероприятий в этой области, то здесь необходимо отметить следующие выводы в отношении экономических, социальных и экологических аспектов туризма в малых островных развивающихся государствах:

а) Экономические аспекты: i) в целом в этих странах весьма высока доля расходов на импорт в объеме прямых затрат на предоставление услуг туристам и обеспечение потребностей самой туристической отрасли; ii) повседневные затраты на одного туриста в разных островных государствах не одинаковы, но, как правило, являются весьма низкими;

/...

iii) чрезмерная зависимость от индустрии туризма чревата многими опасностями, включая подверженность международным экономическим кризисам, а также ослабление межотраслевых связей, что, в частности, снижает потенциальные выгоды от туризма.

b) Социальные аспекты. Быстрое развитие туризма, и особенно массового, может привести к негативным социальным последствиям для малых островных государств. Особое значение имеют следующие факторы: i) постоянная инфляционная нагрузка может существенно снизить уровень жизни значительной части островного населения; ii) по мере увеличения числа туристов социальная терпимость местного населения быстро достигает своих пределов; iii) непомерный рост массового туризма ведет к возникновению криминогенной обстановки, развитию наркобизнеса и распространению заболеваний, в том числе вируса иммунодефицита человека/синдрома приобретенного иммунодефицита (ВИЧ/СПИДа), причем как наркотики, так и болезни могут привести к физической гибели значительной части и без того немногочисленного населения малых островов.

c) Экологические аспекты. Интенсивное развитие индустрии туризма и связанной с этим деятельности, особенно если они не регулируются, очень быстро может нанести экологический ущерб малым островным развивающимся государствам. Наиболее характерные признаки его заключаются в следующем: i) деградация земель и утрата биологического разнообразия экосистем суши и моря; ii) рост загрязненности земной и морской среды в результате сброса бытовых отходов от избыточного количества туристов; iii) деградация прибрежной зоны в результате интенсивной добычи песка, вырубка мангровых лесов и разрушение коралловых рифов, эрозия почв и уродование ландшафта в результате строительства туристических объектов и связанной с ними инфраструктуры; iv) чрезмерная откачка грунтовых вод для максимального удовлетворения потребностей туристов в пресной воде и последующее понижение водного зеркала.

В. Рекомендуемые меры

На национальном уровне

a) Политика и мероприятия в целях повышения экономической выгоды

12. Политика. Повысить экономическую выгоду от туризма путем: i) диверсификации туристических услуг, улучшения их качества и все большей ориентации на туризм высшей категории; ii) укрепления связей между туризмом и другими секторами экономики, с тем чтобы отечественное производство могло гибко и максимально эффективно реагировать на потребительские нужды туристов; iii) привлечение местного населения к деятельности туристического сектора путем поощрения отечественных инвестиций и создания, по мере необходимости, совместных предприятий с иностранными инвесторами, с тем чтобы свести к минимуму долю доходов, которая вывозится иностранными инвесторами за границу; iv) содействия максимальному использованию местных материалов при строительстве зданий

в целях снижения импорта их заграничных аналогов; v) увеличения инвестиций в профессиональное обучение местных жителей для работы в туристической отрасли, чтобы уменьшить зависимость от иностранных фирм и компаний, особенно в сфере туристической рекламы и маркетинга за границей, освоение земельных участков под нужды индустрии туризма и организации туристического обслуживания собственными силами; и vi) минимизации финансовых льгот, предоставляемых иностранным инвесторам, путем сокращения степени национального риска.

13. Информация. Должным образом инвестировать деятельность по сбору данных о всех соответствующих показателях доходов и затрат, что необходимо для анализа финансовой эффективности в целях проведения систематических оценок вклада туристической отрасли в отечественную экономику по сравнению с другими отраслями и в контексте с социальными и экологическими затратами.

b) Меры по преодолению негативного социального и культурного воздействия туризма

14. Политика. Прилагать усилия для поддержания разумного соотношения численности туристов и местного населения путем надлежащей диверсификации туристических услуг и туристического рынка, особенно если в прошлом в течение длительного времени страна была объектом массового туризма.

15. Просвещение общественности. Разрабатывать и внедрять эффективные образовательные программы в целях повышения информированности местного населения о положительных и отрицательных аспектах туризма. В таких программах туризм следует рассматривать как элемент культурного обмена, но при этом противопоставлять зачастую неприемлемое поведение и потребительские привычки туристов культурным ценностям и образу жизни местных жителей, а также подчеркивать вредные последствия торговли наркотиками и распространения заболеваний, в частности ВИЧ/СПИДа.

16. Безопасность. Усилить по всей стране меры безопасности, направленные на борьбу с преступностью и распространением наркотиков, особенно в районах, чаще всего посещаемых туристами.

c) Меры по предотвращению неблагоприятного экологического воздействия

17. Оценка проекта. Разработать междисциплинарный подход для тщательной оценки предложений по развитию туризма с учетом его потенциальных совокупных последствий, а также установить экологические нормы для утверждаемых проектов.

18. Экономические средства: i) изучить и в случае необходимости пересмотреть существующие налоги и субсидии, с тем чтобы они реально способствовали устойчивому развитию, а также разработать дополнительные экономические меры для более полной

интернализации экологических затрат, например финансовые стимулы, субсидии или займы для создания или совершенствования такой необходимой экологической инфраструктуры, как, в частности, очистные сооружения, пункты и контейнеры-автоматы по приему использованной посуды и консервных банок в целях предупреждения замусоривания общественных мест; ii) просчитать и установить соответствующую плату за вход в национальные парки, аквапарки и заповедники и направлять получаемые доходы на благоустройство и содержание неблагополучных в экологическом отношении районов; iii) путем введения надлежащих тарифов требовать от туристической отрасли полной оплаты используемой ею пресной воды, а также выделять соответствующие средства на переработку твердых отходов и очистку пляжей.

19. Устойчивый маркетинг. Разработать и осуществлять стратегию устойчивого маркетинга в сотрудничестве со всеми партнерами в сфере индустрии туризма.

На региональном уровне

20. Устойчивый маркетинг. Разработать и осуществлять стратегию устойчивого маркетинга на региональном уровне.

21. Финансовые стимулы для иностранных инвесторов. Утвердить на региональном уровне единые стимулы для снижения конкуренции между малыми островными развивающимися государствами в деле привлечения иностранного капитала.

На международном уровне

22. Финансовая и техническая помощь: а) оказывать международную помощь малым островным развивающимся государствам, и особенно наименее развитым из них, в деле создания основной материальной инфраструктуры — аэропортов, гаваней, дорог, систем телекоммуникации и систем снабжения пресной водой; б) оказывать содействие региональным туристическим организациям в целях повышения эффективности их работы.

23. Кодекс поведения. На межправительственном уровне разработать, ратифицировать и ввести в действие всеобщий или, по крайней мере, региональный кодекс поведения для туристической отрасли.

III. ЭНЕРГЕТИЧЕСКИЕ РЕСУРСЫ

A. Главные дополнительные выводы

Спрос на энергию

24. Импортные нефтепродукты, являющиеся основным источником энергии, используются на транспорте и в электрификации. В среднем более трети поступающей нефти

расходуется на производство электроэнергии, что является весьма дорогостоящим делом, поскольку в малых островных развивающихся государствах большинство ТЭС невелики или очень малы. В ряде этих стран доля ввозимой нефти в общем объеме импорта сопоставима с величинами, характерными для других развивающихся государств. Однако в некоторых из них она весьма высока и по стоимости превышает общий объем товарного экспорта.

25. Солнечная энергия используется для нагрева воды в городских домах и торговых заведениях, для сушки зерна, а в ограниченных масштабах — в водоочистных и опреснительных установках. Следует отметить, что за последние годы использование солнечной энергии на островах Тихого океана заметно возросло, что можно объяснить реализацией в начале 80-х годов ряда демонстрационных проектов. Их следствием явилось более активное применение энергии солнца для нагрева воды, особенно в домах, принадлежащих людям с высоким доходом, в гостиницах и торговых заведениях. Солнечные батареи также успешно заменяют дизельные генераторы для электрификации удаленных районов.

Энергетические ресурсы

26. Помимо гидроэнергетики среди возобновляемых источников энергии в малых островных развивающихся государствах значительную часть составляет энергия биомассы. Самым распространенным видом топлива для приготовления пищи, особенно в сельской местности, является древесина, которая, за небольшим исключением, бесплатно добывается в близлежащих лесах. Лишь немногие островные страны обладают большими лесными массивами, покрывающими значительную часть их территории, и только в некоторых из них ведется сколько-нибудь активная заготовка топливной древесины на продажу. Растущий спрос на этот вид топлива привел к значительному сведению лесов на многих островах. Помимо древесины важным источником энергии биомассы являются отходы от переработки сельскохозяйственной продукции.

27. Хорошие перспективы имеет применение ветроэнергетических установок, однако здесь многое зависит от наличия подходящих площадок. На некоторых островах есть весьма удобные места для монтажа таких установок, однако их нормальной эксплуатации серьезно препятствуют ураганы. В своем большинстве острова обладают неисчерпаемыми энергетическими ресурсами солнца и океана, а некоторые — значительными гидроэнергетическими и геотермальными ресурсами. Однако, несмотря на определенные усилия по освоению местных источников энергии, их совокупная доля в энергетическом балансе большинства островных государств остается весьма ограниченной.

28. Освоение местных новых и возобновляемых источников энергии должно быть нацелено на те немногие варианты, которые целесообразны с технической, экономической и финансовой точек зрения. Технологии по использованию возобновляемых источников энергии, которые сулят относительно быструю отдачу, включают солнечные батареи, пользующиеся особым спросом у жителей удаленных островов; крупные и малые гидроэлектростанции — при наличии

благоприятного рельефа местности и соответствующей организационной поддержки; ветроэнергетические установки — в условиях благоприятного режима ветров; а также широкое использование биомассы для топлива — при наличии достаточно густого и устойчивого растительного покрова. В долгосрочной перспективе может быть использована термальная и волновая энергия океана, хотя до настоящего времени попытки ее коммерческого освоения не приводили к успеху.

В. Рекомендуемые меры

29. **Финансы.** Осуществлять проекты, позволяющие обеспечить устойчивое функционирование отрасли по добыче топливной древесины, заручиться поддержкой международного сообщества, в том числе Глобального экологического фонда (ГЭФ), для производства энергии в промышленных масштабах с использованием тех возобновляемых источников, которые подтвердили свою надежность, а также содействовать финансовым инвестициям, необходимым для обеспечения подачи электроэнергии за пределы городов.

IV. СТИХИЙНЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ БЕДСТВИЯ

А. Главные дополнительные выводы

30. Серьезнейшим фактором уязвимости малых островных развивающихся государств являются их ограниченные возможности по возобновлению процесса развития, что в первую очередь касается наименее развитых островных стран. Хрупкость их экосистем и ограниченность людских ресурсов зачастую исключают любую возможность разработки и реализации сколько-нибудь действенных программ по смягчению последствий стихийных бедствий и серьезного изучения степени уязвимости островных систем. В большинстве случаев службы прогнозирования и оповещения функционируют неудовлетворительно, страхование на случай стихийных бедствий является недоступным, а что касается фондов чрезвычайной помощи, то они либо крайне скудны, либо попросту отсутствуют.

31. Аналогичным образом, серьезные последствия для малых островных государств могут иметь и экологические бедствия, из которых особую озабоченность вызывает нанесение ущерба живым ресурсам моря в результате загрязнения воды от береговых источников и транзитных судов.

32. В большинстве малых островных развивающихся государств в той или иной степени достигнуты успехи в решении проблем, связанных со стихийными бедствиями. В субрегионах Карибского бассейна и южной части Тихого океана эти успехи в основном связаны с созданием и укреплением организационного потенциала для уменьшения опасности и ликвидации последствий таких бедствий на национальном и местном уровнях, а также соответствующей деятельностью на региональном и субрегиональном уровнях. Малые островные государства, расположенные за пределами этих субрегионов, как правило, достигли меньших успехов

реализации конкретных мероприятий в данной области. В определенной степени это можно объяснить отсутствием надлежащих механизмов взаимного сотрудничества, даже если такие государства сталкиваются со схожими проблемами и располагают необходимыми возможностями по уменьшению последствий стихийных бедствий.

33. Решение проблемы, связанной с уменьшением опасности стихийных бедствий, которая, по сути, носит многогранный характер, содействует борьбе с нищетой путем рационального использования окружающей среды, охраны природных ресурсов и обеспечения устойчивого развития. Осуществление Повестки дня на XXI век, стремление к достижению конкретных успехов в реализации Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств, а также усилия по реализации целей и задач Международного десятилетия по уменьшению опасности стихийных бедствий (1990—2000 годы) должны проводиться согласованно.

34. В приоритетных областях необходимо действовать с помощью согласованных национальных программ, которые направлены на достижение целей Международного десятилетия по уменьшению опасности стихийных бедствий к 2000 году, при одновременном осуществлении положений главы 2 Программы действий по обеспечению устойчивого развития малых островных развивающихся государств, хотя еще не все из них смогли внедрить у себя эти программы. Наряду с обеспечением необходимой стратегической поддержки деятельности по уменьшению опасности стихийных бедствий реализация таких программ входит в число особо приоритетных задач. Кроме того, необходимо консолидировать и дополнительно укреплять механизмы регионального сотрудничества в Тихоокеанском регионе и в Карибском бассейне.

В. Рекомендуемые меры

На национальном уровне

35. **Первоочередные направления:** а) усовершенствовать применение традиционных систем по уменьшению опасности стихийных бедствий и повышению готовности к ним; и б) разработать соответствующие национальные программы страхования.

На региональном уровне

36. **Укрепление организационного потенциала:** а) оформить и укрепить механизмы сотрудничества на региональном уровне путем назначения специального органа по проведению региональной политики в области уменьшения опасности стихийных бедствий; задействовать рабочие механизмы по смягчению последствий стихийных бедствий, повышению готовности к ним и принятию оперативных мер реагирования; и укрепить имеющиеся программы по уменьшению опасности стихийных бедствий; б) рассмотреть вопрос о создании межрегиональной структуры для подготовки кадров по вопросам уменьшения

опасности стихийных бедствий, в частности, путем содействия развитию связей между имеющимися институтами и программами.

На международном уровне

37. Укрепление организационного потенциала: а) оказать поддержку в создании механизма межрегионального сотрудничества и обмена информацией между малыми островными государствами в области уменьшения опасности стихийных бедствий, особенно в сфере подготовки кадров, развития организационных структур и составления соответствующих программ; и б) учредить международную программу по уменьшению опасности стихийных бедствий в малых островных государствах, которая содействовала бы реализации их индивидуальных программ в этой области и являлась основой для сотрудничества и информационного обмена в целях уменьшения опасности стихийных бедствий в этих странах.

38. Научные исследования. Для укрепления возможностей малых островных государств в области уменьшения опасности стихийных бедствий оказать помощь в проведении целевых научных исследований и дальнейшем углублении и расширении знаний в следующих тематических областях:

а) страхование как превентивная и компенсационная мера по уменьшению опасности стихийных бедствий;

б) управление телекоммуникациями и информацией как средство уменьшения опасности стихийных бедствий;

в) факторы, препятствующие и способствующие созданию национальных чрезвычайных фондов на случай стихийных бедствий, а также принятию административных мер чрезвычайного характера;

г) оценка трудностей малых островных развивающихся государств, связанных с получением надежных данных, а также знаний и технологий, имеющих непосредственное отношение к стихийным бедствиям;

д) изучение взаимозависимости между стихийными бедствиями, развитием и окружающей средой, включая разработку методов систематической оценки факторов, связанных с опасностью возникновения стихийных бедствий;

е) анализ взаимозависимости между глобальным изменением климата, а также характером и частотой возникновения природных катастроф в малых островных государствах.

V. ТЕЛЕКОММУНИКАЦИИ

A. Главные дополнительные выводы

39. Малые островные развивающиеся государства как группа стран в целом располагают довольно развитыми сетями внутренней связи. Вместе с тем на страновом и региональном уровнях между ними существуют заметные различия. В наименее развитых малых островных, а также архипелажных государствах сети внутренней связи, как правило, отсутствуют. Степень интегрированности в международные сети связи также значительно различается в разных регионах и странах. Тем не менее во всех малых островных развивающихся государствах существуют весьма широкие возможности для дальнейшего развития и совершенствования телекоммуникаций. Даже там, где такие системы имеются, например в Сингапуре или на Мальте, говорить о полной насыщенности инфраструктуры традиционными и новыми услугами явно не приходится.

40. Помимо ограниченности финансовых возможностей для расширения и модернизации служб электросвязи малые островные государства сталкиваются с целым рядом других проблем в этой области: а) отсутствует надлежащее техническое обслуживание оборудования вследствие неправильного планирования и отступлений от общепринятой практики его монтажа; б) значительный ущерб инфраструктуре телекоммуникаций наносят частые ураганы; в) растут расходы на развитие людских ресурсов, поскольку быстрые перемены в технике и технологии требуют постоянного повышения квалификации работающих специалистов; г) управление осуществляется неудовлетворительно вследствие монополизации структур и нехватки квалифицированных кадров; д) формирование монопольных структур в области телекоммуникаций ведет к установлению непомерно высоких тарифов; е) высокая стоимость инфраструктуры в пересчете на душу населения, особенно в архипелажных государствах, при которой расширение услуг практически не ведет к ощутимому росту доходов.

B. Рекомендуемые меры

На национальном уровне

41. Политика: а) четко определить общие цели системы обслуживания и конкретно указать, каким образом при сложившихся обстоятельствах они могут быть достигнуты; рассмотреть вопрос об установлении предварительных условий в случае передачи прав пользования или приватизации, осуществляемых применительно к таким прибыльным видам обслуживания, как передвижная связь или международные системы связи; такие условия могут, например, иметь форму обязательства развивать систему электросвязи в сельской местности, которое будет зафиксировано в лицензии, выдаваемой новым операторам; б) там, где по-прежнему существует монополия государственных или частных систем связи, принимать меры к созданию конкуренции путем перестройки и либерализации системы оказания услуг и доступа

к рынку; с) предпринять более активные усилия, с тем чтобы использовать преимущества новых международных телекоммуникационных проектов и систем, например "WorldTel".

42. Организационное обеспечение. Создать надлежащий регламентационный орган, с тем чтобы гарантировать пропорциональное развитие этой все усложняющейся и крайне динамичной отрасли.

43. Инвестиции. Увеличить инвестиции в развитие телекоммуникаций, с тем чтобы повысить открытость основных систем, сделать эти услуги общедоступными и содействовать внедрению новых видов информационного обслуживания в XXI веке.

На региональном уровне

44. Политика. Сохранять и укреплять отношения в области систем связи и предпринимательской деятельности на региональной и субрегиональной основе с их более крупными соседями в зоне континентальных шельфов, а также с иностранными партнерами по развитию.

На международном уровне

45. Финансы: а) оказывать содействие малым островным развивающимся государствам в определении оптимальных путей и способов получения финансовой помощи из различных источников; содействовать пониманию требований и обязательств со стороны каждого участника (правительства, партнеров по развитию, частного сектора); б) поощрять Всемирный банк и региональные банки развития к систематическому и долгосрочному финансированию ряда проектов, с тем чтобы в критические моменты иметь достаточно средств для развития систем электросвязи.

46. Критерии выделения средств. Поощрять банки развития к совместным действиям по разработке общих критериев оценки потенциальных проектов.

VI. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

A. Главные дополнительные выводы

47. Большинство малых островных развивающихся государств располагают своими собственными авиакомпаниями; те, у кого их нет, являются совладельцами какой-либо региональной авиакомпании, например "Эр Пасифик" в регионе Тихого океана или "Лиуард-Айлендс эр транспорт" в районе Карибского бассейна. Помимо национальных и региональных авиакомпаний малые островные развивающиеся государства пользуются услугами иностранных перевозчиков: например, островные государства Карибского бассейна нередко обслуживаются компаниями стран Северной Америки, Европы и ряда других

государств, жители островов Тихого океана часто пользуются услугами новозеландской компании "Эр Нью-Зиланд", а островные страны, находящиеся у африканского побережья, преимущественно пользуются европейскими авиалиниями.

48. Вследствие недостаточной информации невозможно дать полную оценку деятельности авиакомпаний малых островных развивающихся государств. Финансовая информация, касающаяся примерно половины островных государств Карибского бассейна и Тихоокеанского региона, чьи компании совершают регулярные авиарейсы, свидетельствует о том, что в большинстве случаев их деятельность за последнее время не была прибыльной.

49. Услуги, оказываемые национальными и региональными авиакомпаниями малых островных государств, существенно различаются. В каждом регионе есть отдельные авиакомпании, которые обслуживают другие островные государства и некоторые близлежащие континентальные страны. Наилучшими видами обслуживания пользуются Сингапур, Мальта, Кипр и Бахрейн. На уровне регионов, в каждом из которых есть свои существенные различия, лучше всего обслуживаются малые островные государства Карибского бассейна, а хуже всего те, которые расположены в Тихоокеанском регионе. Для них, а также для малых островных государств вблизи африканского побережья, частота международных рейсов является весьма низкой.

50. В интересах общественного здравоохранения большинство островных государств ввели карантинные меры, установленные Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), причем некоторые из этих стран также требуют проведения дезинфекции воздушных судов. Что касается безопасности полетов, то в малых островных государствах в основном те же проблемы, что и в других развивающихся странах, хотя характерные для них периоды особо сложных погодных условий могут создавать дополнительные трудности. При участии Международной организации гражданской авиации (ИКАО) было достигнуто соглашение об установлении необходимого уровня стандартизации в деле безопасного, регулярного и эффективного воздушного обслуживания. В результате повысилась надежность всех служб и систем, совокупность которых и представляет собой собственно международную гражданскую авиацию.

51. Со времени Барбадосской конференции в системе воздушного транспорта произошли значительные изменения, которые затронули правительства малых островных государств Карибского бассейна. В августе 1995 года Ассоциация карибских государств (АКГ) приняла Декларацию принципов в области туризма, торговли и транспорта, а также План действий, в которых ее участники подчеркнули важное значение принципов равных возможностей и беспрепятственного доступа к надлежащим средствам воздушного (и морского) транспорта как неотъемлемых факторов экономической интеграции стран—членов АКГ. В Тихоокеанском регионе никаких конкретных предложений по развитию воздушного транспорта пока выдвинуто не было.

52. Сколько-нибудь существенные изменения в области воздушных перевозок, осуществляемых странами Карибского бассейна, сводятся главным образом к приватизации и слиянию действующих авиакомпаний, формированию среди них коммерческих союзов, а также к появлению новых авиакомпаний. В Тихоокеанском регионе были отмечены расширение сферы обслуживания, предпринятое одной авиакомпанией, активизация коммерческих связей между некоторыми другими авиакомпаниями и заключение разного рода соглашений о сотрудничестве между отдельными перевозчиками, обслуживающими различные острова, относительно совместной эксплуатации воздушного судна или совместного использования мест на некоторых рейсах.

53. Что касается принятия радикально новых решений в области воздушного транспорта, таких, например, как повышение энергетического коэффициента полезного действия авиационного топлива или общее снижение себестоимости воздушных перевозок, то в этой сфере никаких существенных сдвигов достигнуто не было.

54. В результате роста затрат и усиления конкуренции структурные изменения в сфере воздушных перевозок приобретают глобальный характер. Они включают приватизацию многих государственных авиакомпаний, создание коммерческих союзов между авиакомпаниями и установление различных форм их взаимодействия. Многочисленные изменения в сфере международных воздушных перевозок неизбежно затронут и малые островные государства. Например, в условиях, когда международным авиакомпаниям предлагается самим решать многие коммерческие вопросы, тарифы на их рейсы в островные государства и обратно будут все чаще определяться непредсказуемыми и быстро меняющимися рыночными тенденциями, а не более стабильными и взвешенными соображениями, при которых во главу угла ставятся интересы пассажиров. Правительства малых островных государств могут столкнуться со сложной задачей — либо заниматься протекционизмом и субсидировать свои национальные авиакомпании, либо открыть доступ к рынку воздушных перевозок для конкурирующих авиакомпаний, чтобы с их помощью решать другие национальные задачи, например развивать индустрию туризма. Кроме того, авиакомпаниям малых островных государств предстоит принять трудное решение о том, в какой степени им следует сотрудничать друг с другом и с крупными международными авиакомпаниями, принимая во внимание фактор возможной конкуренции.

55. Наиболее сложные экологические проблемы малых островных государств связаны: а) со строительством и расширением территории аэропортов: отчуждение участков земли и эрозия почвы; воздействие на уровень грунтовых вод, русла рек и нарушение системы естественного водоотвода; влияние на флору и фауну; б) с функционированием аэропортов: загрязнение природных водоемов в результате недоочистки сточных вод на территории аэропортов или вследствие их утечки из специальных резервуаров, удаление экологически вредных веществ, применяемых при текущем ремонте и техническом обслуживании самолетов; удаление отходов с территории аэропорта и с прибывающих воздушных судов.

В. Рекомендуемые меры

На национальном уровне

56. **Международные стандарты.** В соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации (статья 38) многие малые островные государства, которые еще не дали ИКАО ответ с изложением своей позиции относительно предлагаемых ею стандартов и рекомендуемой практики (содержащихся в приложениях к Конвенции), должны сообщить о своем принятии или непринятии этих положений.

57. **Технология.** Ознакомиться с современными техническими достижениями в области воздушного транспорта, например с системами связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения (СНН/ОВД) и программой ИКАО по обеспечению безопасности полетов, с целью активного участия на индивидуальной или субрегиональной основе в глобальных программах, связанных с применением этих достижений; обратиться к ИКАО за руководящими указаниями по разработке проектов, нахождению доноров для их финансирования и по осуществлению таких проектов.

58. **Развитие людских ресурсов.** По мере возможности внедрять программы развития людских ресурсов в таких областях, как управление воздушным движением, руководство работой аэропорта, обеспечение безопасности полетов, производство полетов и летная годность, регулирование воздушных перевозок и воздушное право.

59. **Информация.** Более активно участвовать в статистической программе ИКАО, предоставляющей данные о воздушном транспорте, которые могут оказаться полезными для малых островных государств при планировании будущей деятельности. В этих целях добиваться того, чтобы их международные авиакомпании представляли ИКАО свои отчеты о воздушных перевозках, сводки расходов и финансовые отчеты, как это предусмотрено Конвенций о международной гражданской авиации (статья 67).

На региональном уровне

60. Разработать региональные проекты для оценки и подготовки генеральных планов по воздушным перевозкам для следующих групп малых островных государств: район Карибского бассейна, Тихоокеанский регион, акватории у западного и восточного побережий Африки, соответственно. Эта рекомендация не относится к Мальдивским Островам, Бахрейну, Кипру, Мальте и Сингапуру, хотя Мальдивские Острова, возможно, и было бы целесообразно включить в региональный проект для малых островных государств, расположенных у восточного побережья Африки. Как предполагается, эти проекты охватят все направления деятельности, предусмотренные в Программе действий, и будут нацелены на решение следующих задач:

а) международные стандарты: обеспечение соответствия международным стандартам и рекомендуемой практике и выполнение мероприятий по программе безопасности полетов ИКАО;

б) экономика: i) рассмотреть проблемы, связанные с удаленностью и изолированностью малых островных государств (например, сравнительно высокие транспортные расходы, включающие стоимость топлива и расходы по страхованию); ii) изучить, какое воздействие на эти государства оказывают изменения, происходящие на рынке воздушных перевозок, а также рассмотреть возможности расширения сотрудничества (как торгового, так и технического) между авиакомпаниями внутри той или иной группы малых островных развивающихся государств и с другими международными авиакомпаниями; iii) изучить, какое воздействие на малые островные государства оказывают изменения, происходящие в сфере экономического регулирования воздушных перевозок, а также рассмотреть возможности расширения регионального сотрудничества в области регулирования работы воздушного транспорта, например проведения совместных переговоров по соглашениям, касающимся воздушных перевозок; и iv) разработать стратегии регулирования возможных противоречий между политикой малых островных государств в области воздушных перевозок и их политикой в сфере туризма;

с) наращивание потенциала: внедрить или усовершенствовать программы подготовки квалифицированных летных кадров, а также специалистов наземных служб и работников других категорий;

д) влияние технологических изменений: изучить, какое воздействие оказывают на малые островные государства технические изменения, например совершенствование систем СНН/ОВД и последние достижения в сфере аэронавигационной метеорологии, включая спутниковую информацию, получаемую через Всемирную систему зонального прогнозирования (ВСЗП);

е) финансы: решить проблему получения средств для осуществления авиационных проектов;

ф) связь: повысить надежность приборов и оборудования авиационной связи.

На международном уровне

61. Научные исследования. Изыскать средства, например у авиастроительных компаний, для изучения целесообразности разработок в таких направлениях, как повышение энергетического коэффициента полезного действия авиационного топлива или снижение себестоимости воздушных перевозок, что могло бы принести существенную прибыль малым островным развивающимся государствам.

VII. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

A. Главные дополнительные выводы

62. Проблемы морского транспорта неодинаковы в малых островных развивающихся государствах, поскольку эти страны существенно отличаются друг от друга по географическому положению, природным характеристикам и уровню экономического развития. Поэтому проблемы такой страны, как, например, Сингапур, который удобно расположен географически и имеет второй по величине порт в мире, весьма отличаются от проблем большинства других островных государств. По оценочным данным, их общие затраты по фрахту более чем на 45,5 процента превышают затраты стран с развитой рыночной экономикой. Кроме того, большинство малых удаленных островных государств несут еще более высокие расходы по фрахту в процентном отношении к стоимости импорта.

63. Влияние деятельности флотов, суда которых пользуются правом свободной регистрации, создает статистические искажения при анализе возможностей флотов островных государств. Свободная регистрация представляет собой юридический механизм, который используется для привлечения торговых судов тех стран, где существуют более жесткие правила в отношении безопасности плавания и установлены более высокие эксплуатационные тарифы по сравнению со странами, предлагающими более гибкую систему регистрации и менее высокие ставки. Для стран, предоставляющих право свободной регистрации, выгодны дополнительные налоговые поступления и расширение сферы занятости, что имеет место, когда в них регистрируются те или иные судовые компании. Вместе с тем основную выгоду по-прежнему извлекают подлинники владельцы судов, поскольку доля грузов, принадлежащая гражданам страны, предоставляющей право на свободную регистрацию, является минимальной. Внутри группы малых островных развивающихся государств тоннаж грузов, перевозимых судами свободной регистрации, составляет 77,2 процента от общего объема всех перевозимых грузов. Таким образом, более точный анализ деятельности судов, принадлежащих малым островным странам, должен быть нацелен на изучение оставшихся 30,6 млн. тонн полной грузоподъемности.

64. Срок службы судов, принадлежащих малым островным государствам, является еще одним фактором качества, который следует принимать во внимание. Семьдесят процентов торговых судов находятся в эксплуатации по 15 лет и более и считаются выработавшими свой первоначальный ресурс. Их дальнейшее использование ведет к возрастанию эксплуатационных расходов, поскольку затраты на ремонт и техническое обслуживание с годами быстро увеличиваются, учащаются случаи отставания от графика движения, уменьшается надежность и возрастает экологический риск, связанный с функционированием приходящих в негодность судов. Короче говоря, флот малых островных государств стареет и требует замены.

65. Островным государствам необходимо расширять свой торговый флот, чтобы он отвечал потребностям их товарооборота. Это весьма желательно, поскольку большинство судов

зарегистрировано за границей. Хотя это и позволяет получать доходы в иностранной валюте, обеспечивает диверсификацию и создает рабочие места для моряков, такое положение не вполне соответствует потребностям малых островных государств в области торговли, поскольку большинство готовых изделий перевозятся на контейнеровозах или обычных грузовых судах. Первый тип судов составляет всего 3,6 процента от численности всего флота этих государств, а второй — 17,5 процента. Если из этих двух важнейших типов судов (контейнеровозы и грузовые суда общего назначения) исключить корабли, зарегистрированные в Сингапуре и странах Карибского бассейна, где производится свободная регистрация (острова Антигуа и Барбуда, а также Сент-Винсент и Гренадины), то флот малых островных государств окажется весьма малочисленным.

66. Структурная перестройка в международном линейном судоходстве также влияет на транспортные возможности многих островных стран. За последнее десятилетие было подписано немало договоров об объединении и соглашениях о торговом сотрудничестве между крупными компаниями, занимающимися контейнерными перевозками, что привело к сужению числа обслуживающих фирм. В результате возросла экономия за счет расширения масштабов производства, а также сформировалась структура основного и вспомогательного обслуживания важнейших торговых регионов. Однако для малых островных государств эти последствия привели к росту потребности в перевалочных портовых услугах и необходимости приобретения судов, оборудованных контейнероподъемниками, увеличению инвестирования в технологию электронного обмена данными (ЭОД) и активизации в подготовке управленческого персонала. При отсутствии инвестирования, особенно в транспортные суда и портовые сооружения, способность многих островных государств вести эффективную торговлю и осуществлять устойчивое развитие будет весьма проблематичной.

67. Таким образом, малые островные государства сейчас как никогда зависят от торговли и эффективного выполнения морских перевозок. Вместе с тем качество оказания услуг в области морских перевозок продолжает снижаться в результате непригодности и старения судов, постоянного объединения компаний, занимающихся линейным судоходством, а также увеличения числа основных портов, где должна производиться перевалка грузов.

В. Рекомендуемые меры

На национальном уровне

68. **Инвестиционные стимулы:** а) содействовать инвестициям в строительство современных судов путем проведения соответствующей финансовой политики, например предусматривать дополнительные выплаты за быструю выработку ресурсов судов и судового оборудования, инвестиционные кредиты и сокращение подоходных налогов с моряков; б) содействовать развитию судоремонтных мощностей путем финансовых льгот и освобождения от уплаты таможенных пошлин по основным видам оборудования и составным компонентам корабля; в) поддерживать инвестиции в развитие инфраструктуры портов с помощью предоставления

прямых займов или гарантий их поступления от учреждений по вопросам развития;
d) в отношении островных государств, расположенных на небольших архипелагах, учитывать необходимость разработки системы лицензирования и выделения почтовых субсидий для частных судоходных компаний.

69. Организационное обеспечение: а) поощрять объединения судовладельцев, призванные быть координационными центрами по защите их интересов; б) активно участвовать в работе региональных ассоциаций, созданных портовыми администрациями.

70. Международно-правовые документы. Ратифицировать конвенции Организации Объединенных Наций о деятельности на море [Конвенция о кодексе поведения линейных конференций, Конвенция Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов, Конвенция Организации Объединенных Наций о международной смешанной перевозке товаров, Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов, 1978 год (Гамбургские правила), Международная конвенция о морских залогах и ипотеках, 1993 год].

71. Развитие людских ресурсов. Совершенствовать административную деятельность в области безопасности мореплавания и охраны окружающей среды путем подготовки квалифицированных кадров с привлечением Международной морской организации (ИМО), а также путем направления правительственных служащих для прохождения подготовки в специализированных профессионально-технических и академических учебных заведениях, например во Всемиром морском университете в Мальмё.

72. Безопасность мореплавания. Поэтапно прекратить использование отслуживших свой срок судов и запретить импорт судов, срок службы которых превышает 15 лет и которые не отвечают минимальным требованиям безопасности ИМО.

73. Совершенствовать процедуры, связанные с безопасностью мореплавания и охраной окружающей среды. Рассмотреть вопрос о принятии и соблюдении международных документов, которые лежат в основе Парижского меморандума о договоренности в отношении контроля со стороны государства порта, а также о применении международных документов, утвержденных этим же Меморандумом, включая Международную конвенцию о грузовых марках, 1966 год; Протокол 1988 года, касающийся Международной конвенции о грузовых марках, 1966 год; Международную конвенцию об охране человеческой жизни на море, 1974 год; Протоколы 1978 и 1988 годов, касающиеся Международной конвенции об охране человеческой жизни на море, 1974 год; Международную конвенцию о предупреждении загрязнения сбросами с судов, 1973 год, с внесенными в нее по Протоколу 1978 года поправками; Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, 1978 год; Конвенцию о международных правилах предупреждения столкновений судов в море, 1972 год; и Конвенцию о минимальных нормах на торговых судах, 1976 год (конвенция МОТ № 147).

На региональном или субрегиональном уровне

74. Расширять возможности мореплавания для региона или субрегиона: а) присоединиться к Конвенции о кодексе поведения линейных конференций; б) провести внутрирегиональную конференцию по вопросам линейного фрахта; в) воспрепятствовать дальнейшему импорту в регион устаревших судов; г) обновить и согласовать морское законодательство различных островных государств на субрегиональном и национальном уровнях в целях создания правовой основы повышения эффективности морских перевозок; и е) усовершенствовать и ужесточить процедуру инспекции судов, зарегистрированных в регионе.

75. Повысить качество обслуживания в области внутрирегиональных морских перевозок: а) учредить финансовый отдел по вопросам судоходства в рамках региональных банков развития на партнерских началах с каким-либо иностранным банком, занимающимся вопросами ипотеки судов; б) давать преимущественное право стоянки тем судам, которые перевозят скоропортящиеся продовольственные грузы; в) предоставлять первоочередное обслуживание на стоянке постоянным клиентам; г) совершенствовать систему радиосвязи между кораблем и берегом; е) создать небольшие региональные ассоциации судовладельцев.

76. Снижать общие расходы на морские перевозки с помощью совершенствования их инфраструктуры: а) рассмотреть и устранить проблему чрезмерной загруженности портов, а также внимательно изучить вопрос о будущих капиталовложениях в наиболее крупные проекты развития портов; б) пересмотреть и упорядочить процедуру таможенного досмотра и оформления документов; в) изучить и облегчить условия труда в портах.

77. Защищать интересы грузоотправителей: а) учредить объединения грузоотправителей на региональном уровне; б) поощрять проведение открытых конференций для линейных судов, обслуживающих регионы; в) поощрять объединения грузоотправителей и ассоциации мелких судовладельцев к использованию услуг какого-либо центра морских перевозок; г) поощрять грузоотправителей к ведению переговоров непосредственно с судовладельцами с целью установления выгодных ставок за оказание косвенных услуг на существующих маршрутах север—север и север—юг, а также обеспечить надлежащее обслуживание при перевозке грузов, требующих особого обращения; е) содействовать заключению чартерных соглашений об аренде части корабельных грузовых отсеков и предоставлению необходимых услуг по перевалке грузов.

78. Содействовать сотрудничеству между торговыми партнерами: а) путем поощрения кооперации между торговыми партнерами в целях объединения перевозок при частичной загрузке контейнеров в интересах экономии и удобства, а также вести переговоры об установлении выгодных ставок; б) путем содействия обмену информацией и данными о состоянии рынка между торговыми партнерами в целях выявления возможностей сотрудничества при использовании услуг в области морских перевозок или других транспортных услуг, а также путем создания баз данных для хранения информации о

доступных услугах в сфере морских перевозок, особенно в связи с возможностями торговли юг—юг; с) путем поощрения торговых партнеров к объединению усилий и обсуждению своих потребностей в транспортных перевозках по линии юг—юг с местными транспортными компаниями, судовладельцами и предпринимателями, заинтересованными в инвестировании морских перевозок; d) путем поощрения торговых партнеров к заключению соглашений о минимальном количестве груза, который необходимо перевезти, с тем чтобы обосновать создание или совершенствование такого вида обслуживания.

79. Совершенствовать управленческие навыки и знания в области морских перевозок в регионе: а) учредить центр морских транспортных перевозок с двумя отделениями: по проблемам безопасности на море и по экономической политике; б) организовать краткосрочные курсы подготовки кадров на субрегиональном уровне в области морских перевозок и управления портами с помощью таких мероприятий, как программа "Трайнмар" Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию; с) поощрять региональные судоходные компании к созданию совместных предприятий с иностранными судовладельцами, уделяя особое внимание подготовке кадров; d) предпринять обследование кадрового состава для оценки потребностей подготовки специалистов в регионе и расширения, по мере необходимости, региональных возможностей в области подготовки кадров; е) создать систему проверки и выдачи квалификационных сертификатов.

Примечания

1/ Доклад Глобальной конференции по устойчивому развитию малых островных развивающихся государств, Бриджтаун, 25 апреля — 6 мая 1994 года (A/CONF. 167/9 и Согг.1 и 2) (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.94.I.18 и исправления), глава I, резолюция 1, приложение II.

2/ В докладе Генерального секретаря о защите океанов и всех видов морей, включая замкнутые и полузамкнутые моря, и прибрежных районов и об охране, рациональном использовании и освоении их живых ресурсов (E/CN. 17/1996/3) применяется термин, содержащийся в Повестке дня на XXI век, — "прибрежный район". Этот же термин используется и в настоящем документе, чтобы добиться определенной унификации и избежать какой-либо путаницы. В Программе действий фигурирует термин "прибрежная зона". Вопросы, связанные с исключительными экономическими зонами малых островных развивающихся государств, в данном документе не рассматриваются. Эти вопросы затронуты в докладе Генерального секретаря о защите океанов и всех видов морей... (E/CN.17.1996/3).
