



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
23 September 2003  
Russian  
Original: English

## Пятьдесят восьмая сессия

Пункт 91(f) повестки дня

**Вопросы макроэкономической политики:  
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**

## **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**

**Доклад Генерального секретаря\***

### *Резюме*

Настоящий доклад представляется в соответствии с резолюцией 57/242 Генеральной Ассамблеи от 20 декабря 2002 года, в которой она просила Генерального секретаря Организации Объединенных Наций представить доклад об итогах Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок. В докладе дается обзор «Алматинской программы действий: удовлетво-

\* Настоящий доклад был представлен конференционным службам с опозданием без разъяснения, требуемого в соответствии с пунктом 8 резолюции 53/208 В, в котором Генеральная Ассамблея постановила, что в случае несвоевременного представления доклада конференционным службам в примечании к документу следует указывать причины этого.



рение 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» и Алматинской декларации (см. A/CONF.202/3, приложения I и II). Кроме того, в докладе освещаются соответствующие аспекты подготовительного процесса, предшествовавшего Международной конференции министров.

## I. Введение

1. В соответствии с резолюцией 57/242 Генеральной Ассамблеи от 20 декабря 2002 года, 28 и 29 августа 2003 года в Алматы была проведена Международная конференция министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок. Перед началом Конференции 25–28 августа 2003 года была проведена вторая сессия Межправительственного подготовительного комитета.

2. В пункте 5 резолюции 57/242 Генеральная Ассамблея назначила Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам Генеральным секретарем Конференции и просила его организовывать все сессии Межправительственного подготовительного комитета.

3. В этой же резолюции Ассамблея просила Генерального секретаря представить на ее пятьдесят восьмой сессии доклад об итогах Конференции. Настоящий доклад был подготовлен во исполнение этой просьбы. В разделе II содержится оценка итогов Конференции, а в разделе III дается обзор подготовительного процесса, предшествовавшего ее проведению.

4. Доклад о работе Международной конференции министров, утвержденный 29 августа 2003 года, содержится в документе A/CONF.202/3.

## II. Итоги Международной конференции министров

5. Международная конференция министров стала первым мероприятием Организации Объединенных Наций высокого уровня, которое было посвящено особым потребностям и проблемам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и их реальной интеграции в мировую экономику посредством создания эффективных систем транзитных перевозок как в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, так и в развивающихся странах транзита. В работе Конференции приняли участие представители 82 государств — членов Организации Объединенных Наций, включая большое число делегаций министерского уровня, одной делегации страны-наблюдателя и 24 международных организаций. Эта глобальная Конференция высокого уровня, организованная Генеральной Ассамблеей, была проведена наиболее эффективным с точки зрения затрат образом и дала положительный результат благодаря всестороннему сотрудничеству государств-членов и подразделений системы Организации Объединенных Наций. Ее успешному проведению также способствовали сотрудничество и полная поддержка со стороны принимающей страны. Участники Конференции рассмотрели вопрос о транзитных транспортных системах в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и развивающихся странах транзита и единогласно приняли «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»<sup>1</sup>. В Алматинской программе действий было предусмотрено предпринять конкретные шаги по пяти приоритетным направлениям,

а именно: основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок; развитие и эксплуатация инфраструктуры; международная торговля и содействие развитию торговли; международная поддержка; выполнение и обзор.

6. При этом ожидалось, что Международная конференция министров повысит уровень международного признания и поддержки усилий, направленных на отыскание взаимовыгодного решения для не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита при содействии со стороны их партнеров в области развития.

7. В Алматинской декларации<sup>2</sup> и Программе действий отражена неизменная и решительная приверженность международного сообщества удовлетворению особых потребностей и решению проблем не имеющих выхода к морю развивающихся стран, как это предусмотрено в Декларации тысячелетия<sup>3</sup>. Главной целью Алматинской программы действий является налаживание партнерских отношений для решения особых проблем не имеющих выхода к морю развивающихся стран, обусловленных отсутствием у них территориального доступа к морю и их удаленностью и изолированностью от мировых рынков. Это является причиной их относительной нищеты и приводит к существенному увеличению транспортных расходов и ограничению возможностей для их эффективного участия в международной торговле.

8. Цель Алматинской программы действий заключается в формировании новых глобальных рамок действий в целях создания эффективных систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита с учетом интересов как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и развивающихся стран транзита. Программа нацелена на: а) обеспечение доступа к морю и от него с использованием всех видов транспорта; б) сокращение расходов и улучшение качества предоставляемых услуг для повышения конкурентоспособности их экспорта; в) сокращение стоимости доставки импортируемых товаров; г) решение проблем несвоевременности и ненадежности доставки товаров; д) создание надлежащих национальных транспортных сетей; е) сокращение ущерба от потерь, повреждения и порчи грузов в пути; ж) создание условий для расширения экспорта; з) повышение безопасности автомобильных перевозок и людей, проживающих вдоль транспортных маршрутов.

9. Основной принципиально новой особенностью Алматинской программы действий является ее ориентация на конкретные практические меры, которые необходимо принять как не имеющим доступа к морю развивающимся странам, так и развивающимся странам транзита при поддержке со стороны их партнеров в области развития и которые поддаются количественной оценке и являются реально осуществимыми. Всестороннее и эффективное осуществление мероприятий, согласованных на Международной конференции министров в пяти приоритетных областях, способствовало бы созданию эффективных систем транзитных перевозок, без которых реальная интеграция не имеющих доступа к морю развивающихся стран в систему международной торговли абсолютно невозможна.

10. Одновременно с Конференцией в поддержку достижения ее целей были проведены три мероприятия: совещание «за круглым столом» по мерам содействия развитию торговли, инвестиционный форум высокого уровня и совещание «за круглым столом» по региональным инициативам в целях содействия

развитию торговли и транспорта. Эти мероприятия были организованы Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Всемирным банком и Европейской экономической комиссией, соответственно. В ходе указанных мероприятий были определены конкретные инициативы и действия, которые могли бы привести к установлению принципиально новых прочных партнерских отношений между партнерами по оказанию официальной помощи в целях развития и частным сектором, а также к обеспечению возможностей для установления новых международных партнерских связей для оказания помощи не имеющим доступа к морю развивающимся странам и развивающимся странам транзита путем создания эффективных систем транзитных перевозок.

## **А. Алматинская декларация**

11. 29 августа 2003 года участники Международной конференции министров подтвердили свою политическую приверженность путем принятия Алматинской декларации. В Алматинской декларации сделана ссылка на Декларацию тысячелетия Организации Объединенных Наций, в которой главы государств и правительств признали особые потребности и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и настоятельно призвали как двусторонних, так и многосторонних доноров увеличить объем финансовой и технической помощи этой группе стран в целях удовлетворения их особых потребностей в области развития и оказания им содействия в преодолении обусловленных их географическим положением трудностей путем совершенствования их транзитных транспортных систем<sup>4</sup>. В Алматинской декларации признается, что одной из главных причин маргинализации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в рамках международной торговой системы является высокая стоимость торговых операций. Между торговлей и транспортом существует неразрывная связь. Транспортные издержки являются одним из ключевых факторов, определяющих конкурентоспособность в международной торговле. Министры обязались работать над сведением к минимуму нынешней маргинализации и добиваться благотворной интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в мировую экономику. Для достижения этих целей они обязались содействовать созданию эффективных систем транзитных перевозок как в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, так и в развивающихся странах транзита.

12. Министры подтвердили право стран, не имеющих выхода к морю, на доступ к морю и от него и на свободу перевоза через территорию транзитных стран всеми видами транспорта в соответствии с действующими нормами международного права. Одновременно они подтвердили, что страны транзита в рамках осуществления своего полного суверенитета над своей территорией имеют право на принятие необходимых мер для обеспечения того, чтобы предоставление определенных прав и возможностей странам, не имеющим выхода к морю, никоим образом не ущемляло их собственных законных интересов.

13. В Алматинской декларации было признано, что чрезмерные транспортные издержки являются серьезным и существенным препятствием для выхода на внешние рынки. В этой связи в Декларации отмечается просьба развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, о рассмотрении в ходе текущих переговоров по вопросу о предоставлении доступа на рынки сельскохозяйственным и

несельскохозяйственным товарам возможности уделения повышенного внимания продукции, представляющей особый интерес для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

## **В. Алматинская программа действий**

14. «Алматинская программа действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита» охватывает пять приоритетных направлений, которые более подробно рассматриваются ниже.

### **1. основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок**

15. В Алматинской программе действий отмечается важность того, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита проанализировали и пересмотрели свою нормативную базу в области транзитных перевозок и обеспечили возможности для более активного участия частного сектора. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и развивающимся странам транзита следует добиваться более полного учета транспортными компаниями потребностей пользователей и повышать степень прозрачности правил трансграничного и пограничного контроля. Этим странам следует поощрять использование информационных технологий и укреплять программы подготовки кадров. В транспортных стратегиях и программах должны полностью учитываться экологические аспекты, и они должны способствовать устойчивому развитию. Все эти направления деятельности должны стать неотъемлемой частью программ реформы политики и стратегий борьбы с нищетой.

16. Главными средствами обеспечения согласования, упрощения и стандартизации норм и документации являются международные конвенции по транспортным перевозкам и транзиту, а также региональные и двусторонние соглашения. Для достижения этих целей в Алматинской программе действий содержится призыв к партнерам по процессу развития уделять первоочередное внимание финансированию проектов устойчивого развития транспорта, в том числе по линии партнерских связей между государственным и частным секторами с использованием каналов официальной помощи в целях развития, а также посредством осуществления частных инвестиций, включая прямые иностранные инвестиции.

17. В Алматинской программе действий указаны конкретные меры, необходимые для обеспечения комплексного подхода к развитию торгового и транспортного секторов, включая модернизацию существующих объектов и устранение нефизических препятствий на пути развития транзитных перевозок. При поддержке со стороны международного сообщества следует еще более повысить роль региональных и субрегиональных организаций. Кроме того, следует укрепить институциональные механизмы для контроля за осуществлением соглашений между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита.

## **2. Развитие и обслуживание инфраструктуры**

18. В Алматинской программе действий признано, 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 неадекватность инфраструктуры. Для содействия своевременному распространению информации об имеющихся в секторе транспортных услуг возможностях и для обеспечения упорядоченного и оперативного транзита необходимы средства связи. Для удовлетворения этих потребностей требуются значительные капиталовложения, укрепление потенциала, разработка новых стратегий и проведение институциональной реформы. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, направляют на развитие инфраструктуры лишь незначительную долю своих национальных ресурсов и получаемой ими официальной помощи в целях развития. Одной из предпосылок для успешного привлечения частных инвестиций в целях осуществления проектов развития инфраструктуры является наличие прочной нормативной и организационной базы. Региональное и субрегиональное экономическое сотрудничество и интеграция могли бы способствовать решению проблем, обусловленных размерами рынка, особенно в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, и тем самым создать для частного сектора стимулы для инвестирования в развитие инфраструктуры.

19. Конкретные меры, которые необходимо принять в области развития и обслуживания инфраструктуры, связаны с направлением более значительной доли государственных инвестиций на развитие инфраструктуры при надлежащей помощи и инвестициях со стороны доноров, международных финансовых учреждений и организаций, занимающихся оказанием помощи в целях развития. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита следует прилагать все усилия для создания условий, благоприятствующих использованию в целях транзита всех видов транспорта, с тем чтобы стимулировать конкуренцию между различными видами транспорта. Одновременно следует продолжать развивать потенциал и правовые режимы регулирования смешанных перевозок, уделяя при этом особое внимание восполнению «недостающих звеньев». Партнеры по процессу развития должны стимулировать участие частного сектора в развитии инфраструктуры транзитных перевозок за счет участия в совместном финансировании и в осуществлении проектов строительства, эксплуатации, передачи и содействия привлечению прямых иностранных инвестиций и расширению доступа на рынки облигаций. Кроме того, следует поощрять создание структур партнерства между государственным и частным секторами на маршрутах торговых и транспортных коридоров путем развития и широкого использования общих систем управления и мониторинга на базе информационно-коммуникационных технологий.

20. В Алматинской программе действий также определены конкретные мероприятия, необходимые для развития инфраструктуры во всех видах транспорта, включая железнодорожный, автодорожный и воздушный транспорт, порты, внутренний водный транспорт, трубопроводный транспорт и коммуникации.

## **3. Международная торговля и содействие развитию торговли**

21. В Алматинской программе действий признается, что одной из главных причин маргинализации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в

рамках международной торговой системы является высокая стоимость торговых операций. Между торговлей и транспортом существует неразрывная связь. Транспорт является ключевым сектором для международной торговли, региональной интеграции и обеспечения сбалансированного развития национальной экономики. Чрезмерные транспортные расходы создают поистине непреодолимые препятствия для доступа на зарубежные рынки.

Обременительные пограничные и таможенные процедуры, жесткие требования в отношении документации и недостаточно развитая инфраструктура, а также высокая стоимость банковских операций относятся к числу основных факторов, обуславливающих дополнительные неоправданные издержки и неэффективность. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны зависят от их собственного пограничного режима и пограничного режима соседних стран, уровня двустороннего сотрудничества, а также регионального сотрудничества и интеграции. В этом контексте была принята к сведению просьба развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, о рассмотрении в ходе текущих переговоров по вопросу об обеспечении доступа на рынки для сельскохозяйственных и несельскохозяйственных товаров возможности уделения особого внимания продукции, представляющей особый интерес для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

22. В Алматинской программе действий определены конкретные меры по поощрению международной торговли и ее развитию. К ним относится ускорение процесса вступления развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита во Всемирную торговую организацию с учетом их особых потребностей и проблем. В этом отношении должны оказать помощь партнеры по развитию. В соответствии с Монтеррейским консенсусом<sup>5</sup> и Дохинской декларацией министров<sup>6</sup> в рамках нынешних переговоров следует уделять всестороннее внимание потребностям и интересам развивающихся стран, в том числе не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита.

#### **4. Международная поддержка**

23. В Алматинской программе действий признается, что расходы, связанные с созданием и эксплуатацией эффективных систем транзитных перевозок, зачастую настолько велики, что развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита не под силу решить эту непростую задачу самостоятельно. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, относятся к числу беднейших стран, и при этом большинство стран транзита сами относятся к числу развивающихся стран и обладают ограниченными ресурсами. Партнеры по развитию должны играть важную роль в оказании им содействия в осуществлении программ развития транзитных перевозок. При оказании такого содействия следует в полной мере учитывать особые нужды развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, обусловленные их уязвимостью и задачами в области развития.

24. В Алматинской программе действий излагаются конкретные меры, которые должны быть приняты в деле оказания международной поддержки международным сообществом, включая финансовые учреждения и учреждения, занимающиеся вопросами развития, а также стран-доноров. Необходимо, чтобы эти структуры оказывали не имеющим выхода к морю развивающимся странам

и развивающимся странам транзита помощь в более эффективном решении стоящих перед ними проблем путем создания благоприятных внешних условий, которые обеспечивают доступ к технологиям в области систем транзитных перевозок и способствуют их передаче. Им следует увеличить объем официальной помощи в целях развития, разработать новаторские механизмы финансирования и поощрять наращивание объема прямых иностранных инвестиций в инфраструктуру транзитных перевозок. Необходимо поощрять страны-доноры и многосторонние финансовые учреждения и учреждения, занимающиеся вопросами развития, к тому, чтобы они продолжали предпринимать усилия по обеспечению эффективного осуществления обязательств, согласованных в рамках Монтеррейского консенсуса.

25. Кроме того, в Программе действий определены приоритетные направления финансовой и технической помощи, включая восполнение «недостающих звеньев» в цепи транзитных перевозок, разработку альтернативных экономических маршрутов, создание сухопутных портов и смежных пограничных пунктов, восстановление транспортной инфраструктуры и содействие осуществлению согласованных мер. К приоритетным направлениям технического сотрудничества относятся оказание содействия в осуществлении двусторонних, субрегиональных, региональных и международных соглашений о транзитных перевозках; содействие проведению социально ориентированной рыночной политики в области транзитных перевозок; и осуществление программ приватизации. Необходимо также поощрять осуществление программ подготовки кадров в таможенной области, а также расширять региональные базы данных по автомобильному транспорту.

## **5. Выполнение и обзор**

26. В Алматинской программе действий подчеркивается, что достижение ее целей в значительной степени будет зависеть от эффективного функционирования механизмов ее выполнения и обзора на субрегиональном, региональном и глобальном уровнях. Двустороннее, субрегиональное и региональное сотрудничество является самым важным элементом создания действенных систем транзитных перевозок, и его необходимо развивать на основе взаимозаинтересованности как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и развивающихся стран транзита. Необходимо создавать и укреплять механизмы регулярного обзора и контроля осуществления соглашений о транзитных перевозках на основе диалога и консультаций с участием государственного и частного секторов. Следует активно привлекать частный сектор к осуществлению Алматинской программы действий. В Программе действий признается необходимость согласования усилий развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, их партнеров по развитию, организаций и органов системы Организации Объединенных Наций, соответствующих международных организаций, таких, как Всемирный банк, региональные банки развития, Всемирная торговая организация и Всемирная таможенная организация.

27. Когда это целесообразно, следует проводить специальные субрегиональные совещания для рассмотрения вопроса о путях эффективного выполнения Алматинской программы действий. В соответствии с мандатом, представленным Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 56/227, Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не

имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, Всемирному банку, Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, региональным комиссиям и другим соответствующим международным, региональным и субрегиональным организациям предлагается оказывать в необходимых случаях поддержку развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в организации таких субрегиональных совещаний.

28. Генеральной Ассамблее Организации Объединенных Наций предлагается рассмотреть вопрос о проведении всеобъемлющего обзора хода осуществления Алматинской программы действий в сроки, решение по которым будет принято позднее в соответствии с резолюцией 57/270 В Генеральной Ассамблее. Канцелярия Высокого представителя должна координировать процесс подготовки к проведению обзора. Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Всемирному банку и региональным комиссиям предлагается оказывать основную и техническую помощь в этом процессе. К Канцелярии Высокого представителя обращена просьба продолжать укреплять сотрудничество и координацию с организациями системы Организации Объединенных Наций, прежде всего с теми из них, которые участвуют в осуществлении оперативной деятельности на местах в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита, в целях обеспечения эффективного выполнения Алматинской программы действий и продолжать проводить информационно-пропагандистскую работу в целях мобилизации общественного мнения в поддержку Алматинской программы действий и привлечения внимания к ее реализации.

### **III. Процесс подготовки к Конференции**

29. Процесс организации Конференции имел уникальный характер. Помимо межправительственного процесса, посвященного разработке Алматинской программы действий, особое внимание уделялось процессам на региональном уровне в целях оценки систем транзитных перевозок в Африке, Азии и Латинской Америке и принятия региональных платформ/программ действий, касающихся мер по созданию эффективных систем транзитных перевозок на региональном и субрегиональном уровнях.

30. В ходе регионального подготовительного совещания в Латинской Америке, которое было проведено 12–13 марта 2003 года в Асунсьоне правительством Парагвая, была принята Асунсьонская программа действий по сотрудничеству в области транзитных перевозок в Латинской Америке. Вместо регионального межправительственного подготовительного совещания 25 апреля 2003 года в Бангкоке была проведена первая часть пятьдесят девятой сессии Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана, в ходе которой был принят Азиатский план действий по сотрудничеству в области транзитных перевозок. Кроме того, 5–7 мая 2003 года в штаб-квартире Экономической комиссии для Африки в Аддис-Абебе состоялось Африканское региональное совещание, на котором был принят Африканский план действий по сотрудничеству в области транзитных перевозок. В Алматинской программе действий эти региональные планы действий были приняты к сведению.

31. Основной стратегией процесса подготовки Международной конференции министров являлся подход, основанный на широком участии различных сторон. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, наделенная глобальным мандатом на координацию деятельности в рамках всей системы Организации Объединенных Наций, осуществление информационно-пропагандистской деятельности и мобилизацию международной поддержки, приняла необходимые меры для обеспечения активного участия в подготовительном процессе соответствующих подразделений системы Организации Объединенных Наций и международных организаций. Эти организации назначили координаторов для содействия процессу подготовки Международной конференции министров.

32. Активное участие в основной подготовке к Международной конференции министров принимал Всемирный банк. Он включил подготовку к Международной конференции министров в повестку дня своего Форума по транспорту 2003 года. В ежегодном докладе Всемирного банка за 2002 год, озаглавленном “Global Economic Prospects: Making Trade Work for the World’s Poor” («Перспективы глобальной экономики: поставить торговлю на службу мировой борьбе»), также давался всесторонний анализ роли транспортных систем в процессе развития, включая конкретные трудности, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Всемирный банк провел во время Конференции в качестве параллельного мероприятия форум высокого уровня по инвестициям (см. пункт 10 настоящего доклада).

33. Активное участие в процессе подготовки к Международной конференции министров принимал также секретариат ЮНКТАД. В частности, Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию распорядилась о проведении ряда целевых исследований по системам транзитных перевозок в Юго-Восточной и Центральной Азии, Латинской Америке и Западной и Восточной Африке. В ходе Конференции секретариат ЮНКТАД организовал параллельные мероприятия по вопросам упрощения процедур торговли.

34. Ведущую роль в осуществлении основной подготовки в рамках субрегиональных и региональных подготовительных совещаний играли региональные комиссии. Экономическая комиссия для Африки, Экономическая комиссия для Азии и Тихого океана и Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна подготовили оценки по вопросам, касающимся региональных систем транзитных перевозок и мер их дальнейшего развития. Секретариат Европейской экономической комиссии организовал параллельное мероприятие, посвященное региональным инициативам по развитию торговли и транспорта.

35. В ответ на просьбу Генеральной Ассамблеи о мобилизации добровольных взносов для содействия подготовки Международной конференции министров Генеральный секретарь учредил целевой фонд для подготовки Международной конференции министров и для осуществления последующей деятельности в целях объединения добровольных взносов. Взносы в целевой фонд для подготовки Международной конференции министров внесли правительства Греции, Италии, Швейцарии и Японии, а также Европейская комиссия и Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН). Взносы в целевой фонд внесла также Специальная группа Программы развития Организации

Объединенных Наций по техническому сотрудничеству между развивающимися странами. Правительство Италии оказало финансовую помощь ЮНКТАД при подготовке технических документов по системам транзитных перевозок в различных субрегионах, не имеющих выхода к морю.

36. Поскольку Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря Организации Объединенных Наций развернуть информационно-пропагандистскую кампанию, Генеральный секретарь Конференции провел такую кампанию при поддержке Департамента общественной информации. Эти меры обеспечили бы привлечение внимания международной общественности к целям Конференции.

#### IV. Вывод

37. Международная конференция министров успешно способствовала укреплению международной солидарности и партнерских отношений в интересах удовлетворения особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, как это предусмотрено в Декларации тысячелетия. Всестороннее и эффективное осуществление конкретных мероприятий в пяти приоритетных областях, оговоренных в Алматинской программе действий, способствовало бы созданию эффективных систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита, что является обязательным условием для реальной интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в систему международной торговли.

#### Примечания

<sup>1</sup> A/CONF.202/3, приложение I.

<sup>2</sup> A/CONF.202/3, приложение II.

<sup>3</sup> Резолюция 55/2 Генеральной Ассамблеи.

<sup>4</sup> Резолюция 55/2 Генеральной Ассамблеи, пункт 18.

<sup>5</sup> Доклад Международной конференции по финансированию развития, Монтеррей, Мексика, 18–22 марта 2002 года (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.02.II.A.7), глава I, резолюция 1, приложение.

<sup>6</sup> A/C.2/56/7, приложение.