

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Семьдесят седьмая сессия**

Женева, 24–26 февраля 2015 года

Пункт 4 f) предварительной повестки дня

Стратегические вопросы горизонтальной политики:**Десятилетний обзор осуществления Алматинской
программы действий****Вторая Конференция Организации Объединенных
Наций по развивающимся странам, не имеющим
выхода к морю (3–5 ноября 2014 года, Вена)****Записка секретариата***Резюме*

Вторая Конференция Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, была успешно проведена в Вене 3–5 ноября 2014 года. В Конференции приняли участие высокопоставленные представители от 129 стран, 20 межправительственных организаций и специализированных учреждений, более чем 20 учреждений, фондов и программ Организации Объединенных Наций, а также многочисленные представители частного сектора и гражданского общества. Участники Конференции провели обзор десятилетия осуществления Алматинской декларации и Программы действий и наметили дальнейшие шаги на новое десятилетие. В Венской декларации на 2014–2024 годы содержится обязательство всех заинтересованных сторон осуществлять новую Венскую программу действий, касающуюся особых потребностей и проблем в области развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, уделяя особое внимание транспорту, связанности транспортной инфраструктуры, транзитным перевозкам, упрощению процедур пересечения границ и осуществлению международных конвенций в области транспорта и транзитных перевозок. ЕЭК ООН в качестве одной из сторон, внесившей вклад в осуществление десятилетней Алматинской программы действий, приняла активное участие в Конференции, внесла свой вклад в достигнутые на ней ус-

GE.14-24349 (R) 140115 140115



* 1 4 2 4 3 4 9 *

Просьба отправить на вторичную переработку



пешные результаты и подтвердила свою особую роль в деле дальнейшего осуществления Венской программы действий. Комитету предлагается:

- **принять к сведению** результаты второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и **заявить о своей поддержке** новой Венской программы действий;
- **рассмотреть** вопрос о том, как внести свой вклад в осуществление Венской программы действий;
- **предложить** не имеющим выхода к морю развивающимся странам в регионе ЕЭК, которые еще не присоединились к соответствующим правовым документам ООН в области транспорта, рассмотреть вопрос о том, чтобы стать договаривающимися сторонами этих документов.

1. Тридцать две не имеющие выхода к морю развивающиеся страны (РСНВМ), расположенные в Африке, Азии, Европе и Южной Америке, с совокупным населением порядка 440 млн. сталкиваются с особыми проблемами в связи с отсутствием прямого территориального доступа к морю и удаленностью и изолированностью от мировых рынков. Международная торговля и конкурентоспособность РСНВМ зависят от беспрепятственных перевозок и транзита через другие страны. Задача второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, заключается в том, чтобы провести обзор прогресса, достигнутого с момента принятия Алматинской декларации, с тем чтобы наметить дальнейшие шаги на предстоящее десятилетие. Цель состоит в том, чтобы превратить не имеющие выхода к морю страны в "связанные по суше" страны и способствовать тем самым их экономическому развитию. Ключевую роль в этом процессе играют транспорт и транзитные перевозки.
2. За последнее десятилетие наблюдалась поддержка со стороны партнеров в области развития в деле укрепления транспортной инфраструктуры, о чем свидетельствует увеличение объема официальной помощи в целях развития и помощи в расширении торговли. Еще большее число РСНВМ завершило процесс присоединения к ВТО. Был достигнут заметный прогресс в деле улучшения физической инфраструктуры за счет модернизации и расширения инфраструктуры автомобильных и железных дорог во всех регионах РСНВМ. РСНВМ и страны транзита все активнее занимаются проведением важных реформ политики с целью устранения физических и прочих препятствий на пути их эффективного участия в международной торговле. Также были предприняты усилия по рационализации и согласованию работы пограничных объектов и соответствующих процедур, что способствовало повышению эффективности и сокращению задержек. Это дало РСНВМ более широкие возможности использовать дороги и порты соседних стран и расширить свою торговлю. ЕЭК ООН оказывала существенную поддержку и помощь своим государствам-членам в этом процессе соразмерно профессиональному опыту и возможностям ее специалистов.
3. Вместе с тем, ряд подготовительных совещаний показал, что, несмотря на достигнутый прогресс, многое еще предстоит сделать. В числе ключевых средств расширения сотрудничества РСНВМ в области перевозок было названо осуществление соответствующих нормативно-правовых документов. Например, из 31 РСНВМ лишь 11 к настоящему времени присоединились к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года. В этой связи и в целях повышения осведомленности о существующих правовых документах Организации Объединенных Наций, содержащих нормативные положения для содействия развитию эффективного, безопасного и экологически безвредного международного транспорта Исполнительный секретарь ЕЭК ООН и Высокий представитель Генерального секретаря по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам направили в августе 2014 года совместные письма правительствам РСНВМ, призвав их присоединиться к Конвенции о согласовании, и предложили оказать помощь в этом процессе.
4. Осуществление Конвенции о согласовании способствует сокращению и даже ликвидации задержек на границах, что ведет к снижению транспортных расходов и, следовательно, расходов на импорт и экспорт, а также повышению конкурентоспособности стран. Ответная реакция со стороны наименее развитых стран (НРС), РСНВМ и малых островных развивающихся государств (МОРАГ) пока не проявилась в форме увеличения числа присоединившихся к Конвенции стран, однако очевидно, что у них происходит постепенная переори-

ентация интересов с задачи простого создания инфраструктуры на вопросы облегчения пересечения границ.

5. Конкретно вклад группы ЕЭК ООН, дополняемый усилиями руководителя и заместителя руководителя проекта Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ), проявился в следующем:

а) организации выставки, на которой ЕЭК ООН имела свой стенд, содержащий информацию о ее работе по осуществлению Алматинской программы действий;

б) организации успешного параллельного мероприятия по конвенциям, касающимся книжек. Это мероприятие было организовано в партнерстве с Международной автомобильной федерацией (ФИА), Международным туристским альянсом (МТА) и Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ); сообщение ЕЭК ООН о Конвенции МДП вызвало живой интерес у участников Конференции, в частности из стран Африки;

в) участия в круглом столе на высоком уровне по вопросу региональной интеграции и сотрудничества в области транзитных перевозок, а также в параллельном мероприятии по вопросам взаимодействия в рамках Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана;

г) участия в параллельном мероприятии Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде, посвященном развитию инфраструктуры.

6. Кроме того, Конференция позволила провести двусторонние встречи представителей ЕЭК ООН с представителями стран и международных организаций, в том числе в рамках координационного совещания директоров программ по вопросам транспорта в региональных комиссиях Организации Объединенных Наций. Основное внимание в ходе этого совещания было уделено подготовке среднесрочного обзора Десятилетия действий Организации Объединенных Наций по обеспечению безопасности дорожного движения и разработке совместного документа "Транспорт в интересах устойчивого развития" – обновленного варианта публикации ЕЭК ООН 2011 года.

7. В принятой на Конференции Венской программе действий¹ на 2014–2024 годы содержится обязательство всех заинтересованных сторон, включая организации системы Организации Объединенных Наций, обеспечить всестороннее осуществление Венской программы действий и учитывать особые потребности и проблемы в области развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, обусловленные их географическим положением. Особое внимание необходимо, в частности, уделять содействию развитию транспорта, повышению взаимосвязанности транспортной инфраструктуры, упрощению транзита, облегчению пересечения границ и осуществлению международных конвенций в области транспорта и транзитных перевозок.

8. В этой связи Комитет по внутреннему транспорту, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о внесении вклада в осуществление Венской программы действий и учете в своей работе особых потребностей РСНВМ, а также о дальнейшем поощрении РСНВМ к присоединению к конвенциям Организации Объединенных Наций в области транспорта и их осуществлению.

¹ www.ildc2conference.org/custom-content/uploads/2014/11/Vienna-Programme-of-Action1.pdf

9. Нельзя недооценивать важность этих вопросов в ходе предстоящего десятилетнего процесса, в котором ЕЭК ООН играет особую роль в рамках осуществления Венской программы действий.
