



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
23 July 2008
Russian
Original: English

Шестьдесят третья сессия

Пункт 55(b) предварительной повестки дня*

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

Осуществление Алматинской программы действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита

Доклад Генерального секретаря

Резюме

Настоящий доклад представляется во исполнение резолюции 62/204 Генеральной Ассамблеи, в которой Ассамблея просила Генерального секретаря представить Ассамблее на ее шестьдесят третьей сессии доклад о достигнутом прогрессе, извлеченных уроках и встретившихся трудностях в осуществлении Алматинской программы действий, включая рекомендации, с целью подготовки среднесрочного обзора Алматинской программы действий в течение двух дней 2 и 3 октября 2008 года на пленарных заседаниях высокого уровня в ходе шестьдесят третьей сессии. Как говорится в настоящем докладе, за последние пять лет как развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, так и развиваю-

* A/63/150.



щие страны транзита, опираясь на поддержку своих партнеров по развитию, добились прогресса в осуществлении конкретных задач, поставленных перед ними в Алматинской программе действий. Произошло дальнейшее укрепление партнерских отношений, задачей которых является обеспечение специальных потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1–4	4
II. Общая социально-экономическая ситуация в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю	5–12	5
III. Приоритетное направление 1. основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок	13–26	8
IV. Приоритетное направление 2. Развитие и эксплуатация инфраструк- туры	27–38	12
V. Приоритетное направление 3. Международная торговля и содействие развитию торговли	39–51	16
VI. Приоритетное направление 4. Меры международной поддержки	52–67	23
VII. Процесс подготовки среднесрочного обзора и мониторинг выполнения Алматинской программы действий	68–76	27
VIII. Выводы и рекомендации	77–83	30
Приложение		
Отдельные показатели развития и транспорта по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю		33

I. Введение

1. После принятия Декларации тысячелетия Организации Объединенных Наций, в которой содержится призыв к установлению глобального партнерства с целью удовлетворения особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и во исполнение резолюции 57/242 Генеральной Ассамблеи в августе 2003 года в Алматы, Казахстан, 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. На конференции были приняты два итоговых документа: Алматинская декларация и 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 транзита¹.

2. Главной целью Алматинской программы действий является формирование партнерских отношений в целях решения особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, возникших по причине отсутствия у них доступа к морю со своей территории, а также в силу их удаленности и изолированности от мировых рынков. В Алматинской программе действий признается наличие прямой связи между транспортом, международной торговлей и экономическим ростом и определяются конкретные действия по пяти приоритетным направлениям — основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок, развитие и эксплуатация инфраструктуры, международная торговля, содействие развитию торговли, меры международной поддержки и выполнение и обзор — в целях создания эффективных транспортных систем для транзитных перевозок.

3. За последние пять лет развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита, опираясь на поддержку своих партнеров по развитию, добились ощутимого прогресса в деле выполнения конкретных задач, согласованных в Алматинской программе действий. В Африке, Азии и Латинской Америке развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита передвинули вопрос о транзитных перевозках в своих повестках, посвященных развитию, в список первоочередных задач. Алматинский процесс обеспечивает прочную основу для поиска взаимовыгодных решений проблем транзитных перевозок как для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и для развивающихся стран транзита. Эти страны укрепили свою политику в области реформ, в то время как их партнеры по развитию увеличили объем помощи, направляемой на цели развития. Международное сообщество согласилось с тем, что для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, важнее преодолеть барьер высокой стоимости транзитных перевозок, чем получить тарифы в рамках режима наиболее благоприятствуемой нации. Наиболее знаменательным достижением в процессе осуще-

¹ Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года (A/CONF.202/5), приложение I.

ствления Алматинской программы действий после 2003 года стало широкое признание в мире особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и более активное участие их партнеров по развитию в деле развития транспортной инфраструктуры, содействия торговле, а также оказания помощи, облегчения долгового бремени и обеспечения доступа к рынкам. Многосторонние финансовые учреждения и учреждения, занимающиеся вопросами развития, а также региональные организации уделяли гораздо больше внимания и ресурсов проблеме создания эффективных систем транзитных перевозок.

4. В пункте 9 своей резолюции 62/204 Генеральная Ассамблея постановила провести в ходе шестьдесят третьей сессии Генеральной Ассамблеи в Нью-Йорке в течение двух дней пленарные заседания на высоком уровне, посвященные среднесрочному обзору осуществления Алматинской программы действий. В пункте 10 этой же резолюции Генеральная Ассамблея подчеркнула, что проведение среднесрочного обзора должно дать международному сообществу возможность оценить достигнутый прогресс, извлеченные уроки и трудности, возникшие в ходе осуществления Алматинской программы действий, и договориться о том, что необходимо сделать для дальнейшей активизации глобального партнерства в целях оказания помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в деле усиления их эффективного участия в международной торговле и мировой экономике.

II. Общая социально-экономическая ситуация в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю

5. В мире насчитывается 31 развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю, с общей численностью населения 370 миллионов человек и территорией общей площадью 16,3 млн. кв. км. Несмотря на достигнутый определенный прогресс, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, продолжают сталкиваться с серьезными трудностями в своих усилиях по достижению целей снижения вдвое показателя крайней нищеты и повышения уровня жизни населения и продолжают оставаться на обочине развития мировой экономики и международной торговой системы. Хотя трудности, связанные с отсутствием выхода к морю, влияют на каждый аспект процесса развития этих стран и их усилия, призванные ослабить тиски нищеты, они особенно тяжело сказываются на их усилиях по достижению прогресса в развитии внешней торговли. Дополнительные расходы на транзитные перевозки, которые вынуждены нести страны, не имеющие выхода к морю, сдерживают развитие экспорта этих стран, поскольку это тяжелое бремя ограничивает возможности потенциальных экспортеров и рынков, на которых можно было бы сбывать продукцию на конкурентной и выгодной основе. Огромные транспортные издержки — это по-прежнему единственное наиболее серьезное препятствие для получения ими доступа к глобальным рынкам на равноправной основе и в условиях конкуренции с другими странами.

6. Большая доля транспортных расходов в стоимости импорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, взвинчивает в этих странах цены не только на потребительские товары, но и на топливо, средства производства и промежуточную продукцию, что увеличивает издержки производства в сель-

ском хозяйстве и промышленности внутри страны. В результатах проводившихся последние пять лет исследований четко прослеживается причинно-следственная связь между наличием надлежащих транспортных услуг и возможностями для развития за счет расширения торговли, которая определяет зависимость участия стран в глобальной торговой системе от уровня их доступа к функционирующему транспортному сектору. Именно транспортные издержки в основном служат причиной для свертывания торговли, а ослабление торговых потоков прямо и негативно влияет на рост валового внутреннего продукта (ВВП). Кроме того, высокие издержки, связанные с неблагоприятным географическим положением, снижают коэффициент окупаемости капиталовложений, на который ориентируются инвесторы, собирающиеся финансировать проекты в той или иной стране. Для транспортных расходов важна также структура экспорта, поскольку транспортные расходы составляют меньшую долю более дорогостоящего экспорта по сравнению с менее дорогостоящим экспортом. Кроме того, с увеличением доли региональной торговли могут снизиться усредненные транспортные издержки, поскольку региональная торговля, как правило, сопряжена с преодолением меньших расстояний.

7. И все же вопреки этим наболевшим проблемам, достигнут очевидный прогресс в рамках общего развития и роста экономических показателей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, как целой категории. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сумели воспользоваться благоприятной экономической конъюнктурой, которая в целом благоприятствовала развитию со времени принятия в 2003 году Алматинской программы действий. Развивающиеся страны вышли вперед по общемировым темпам экономического роста, а торговля между ними растет гораздо быстрее, чем их торговля с развитыми странами. В частности, более быстрыми темпами развивалась экономика крупных стран транзита (Бразилия, Индия, Китай, Турция, Российская Федерация и Южная Африка), и определенную выгоду от этой тенденции получили и соседние с ними развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Ряду развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, особенно благоприятствовал рост спроса на сырье.

8. ВВП развитых стран, не имеющих выхода к морю, прирастал для всей группы почти на 8 процентов в год в течение 2003–2006 годов. Подобный ускоренный быстрый рост обеспечивался главным образом за счет более высоких цен на сырьевые товары в сочетании с повышением эффективности производства. Несмотря на существующие различия между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, ежегодный рост душевого ВВП, который в 2006 году составил для всей этой группы стран 688 долл. США, продолжается. Все развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, за исключением Зимбабве, сумели обеспечить за период 2003–2006 годов положительный рост душевого ВВП.

9. В 2006 году полученные развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, прямые иностранные инвестиции (ПИИ) увеличились до 11,8 млрд. долл. США по сравнению с 8,5 млрд. долл. США в 2003 году и 3,9 млрд. долл. США в 2000 году. Такой резкий приток инвестиций был связан, главным образом, с огромными вливаниями капитала в разработку нефтяных месторождений в Каспийском море, строительство нефтепровода в Турцию (Баку-Тбилиси-Джейхан) и Китай (Атасу-Аланшанькоу) и освоение нефтяного месторождения Доба в Чаде. На долю Казахстана, Азербайджана, Чада

и Боливии, вместе взятых, приходилось свыше 70 процентов от общего объема прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. До 2003 года в Чаде, который не имеет выхода к морю, нефтяного производства просто не существовало, однако после завершения в июле 2003 года прокладки нефтепровода Чад-Камерун протяженностью около 1000 км страна начала добывать нефть, причем производство нефти в этой стране неуклонно росло, и к 2006 году Чад вышел на уровень 160 000 баррелей в сутки. Параллельно проводятся широкие геологические изыскания, и уровень добычи нефти, как предполагается, значительно возрастет.

10. Как следствие низкого уровня производительности в сочетании с низким коэффициентом возврата инвестиций и медленными темпами роста экспорта, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, продолжают накапливать ничем не обеспеченную внешнюю задолженность. Доля внешней задолженности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для всей группы этих стран составляет 51,1 процента от их валового национального дохода (ВНД), что почти вдвое превышает аналогичный показатель по странам, имеющим более низкий и средний уровень дохода. Вместе с тем, достигнутый прогресс очевиден. Соотношение суммы задолженности и объема экспортных поступлений снизилось с 2,25 в 2003 году до 1,37 в 2006 году. Доля задолженности от ВНД уменьшилась с 64,9 процента в 2003 году до 51,1 процента в 2006 году. По состоянию на февраль 2008 года, девять не имеющих выхода к морю развивающихся стран (Боливия, Буркина-Фасо, Замбия, Малави, Мали, Нигер, Руанда, Уганда и Эфиопия) достигли в рамках Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью (БСКЗ) Всемирного банка и Международного валютного фонда этапа завершения, четыре страны (Афганистан, Бурунди, Центральноафриканская Республика и Чад) — этапа принятия решения и две страны (Кыргызстан и Непал) — этапа, предшествующего принятию решения. В июле 2006 года пяти не имеющим выхода к морю развивающимся странам (Буркина-Фасо, Мали, Руанда, Уганда и Эфиопия) было облегчено бремя задолженности в рамках вышеупомянутой многосторонней инициативы. Вместе с тем, эти страны по-прежнему уязвимы в случае каких-либо экспортных потрясений, и их положение во многом зависит от объема льготного финансирования и рационального управления задолженностью. И чтобы вновь не угодить в ловушку внешней задолженности, им важно опереться на международную помощь, направляемую на цели диверсификации экспорта, развития институционального потенциала и получения доступа к рынкам.

11. Что касается тенденций в области социального развития, то развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему остаются одной из самых беднейших категорий стран с точки зрения подушевого дохода, а многие из них к тому же имеют самые низкие показатели развития человеческого потенциала и борьбы с нищетой. В *Докладе Программы развития Организации Объединенных Наций о развитии человеческого потенциала за 2007/2008 год* говорится, что 10 из 20 стран, имеющих самый низкий показатель развития человеческого потенциала, относятся к развивающимся странам, не имеющим выхода к морю.

12. По-прежнему велика зависимость экономического роста и социального прогресса развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, от международной экономической конъюнктуры, в частности от недавно начавшегося замедления общемировых темпов роста, продовольственного кризиса, колебаний цен

на сырьевые товары, а также обострившегося в последнее время кризиса на рынках кредитования.

III. Приоритетное направление 1. Основопологающие вопросы политики в области транзитных перевозок

13. В Алматинской программе действий содержится призыв к развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита анализировать и пересматривать свою нормативную базу, с тем чтобы открывать возможности для более активного участия частного сектора в транзитных перевозках; повышать транспарентность транзитного и пограничного регулирования; внедрять оптимизированные административные процедуры; упрощать процедуры пограничного контроля; соблюдение международных конвенций; и расширять региональное и субрегиональное сотрудничество.

14. На транзитные транспортные перевозки положительно влияют усилия по созданию устойчивой конъюнктуры на основе здоровой экономической политики в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита. Благодаря изменению моделей поведения и взглядов удалось повысить деловую ориентацию таких публичных служб, как таможня, порты и железные дороги, что позволяет улучшить деловую атмосферу для деятельности транзитных транспортных систем.

15. Изменения в политике, произошедшие за последние пять лет, непосредственно повлияли на состояние транзитных перевозок: была осуществлена перестройка железнодорожного сообщения (введение коммерческих принципов или приватизация); либерализация транзитных услуг; было расширено участие частного сектора в управлении транзитным транспортным коридором и развитии инфраструктуры и использование систем обмена электронными данными; были внедрены более прочные механизмы институциональной поддержки для целей транзитных перевозок; вступили в силу всеобъемлющие межправительственные соглашения; увеличилось число стран, присоединившихся к многосторонним конвенциям о транзитных перевозках; расширилось сотрудничество частного и государственного секторов; и расширилось сотрудничество на двустороннем, региональном и международном уровнях.

16. Был обеспечен прогресс в либерализации транзитных транспортных услуг как на национальном, так и на региональном уровнях. На национальном уровне приняты инициативы, направленные на дробление железнодорожных монополий и открытие возможностей для конкуренции в сфере дорожного транспорта. Во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита национальные железнодорожные компании теперь вынуждены конкурировать с операторами средств дорожного транспорта на равной основе. Сегодня во многих странах правительства перевели железные дороги на коммерческую основу. Программами приватизации железных дорог, как правило, предусматриваются пакет управленческих мер и условия для инвестиций в средства производства, предлагаемых частными консорциумами в обмен на лимитированные права на эксплуатацию или концессию железнодорожного транспорта, обычно на срок от 10 до 20 лет.

17. В Западной Африке темпы либерализации услуг транзитного транспорта возросли после принятия Алматинской программы действий. С 2003 года управление железной дорогой от Дакара до Бамако находится в частных руках в соответствии с договором, гарантирующим канадско-французскому консорциуму «Трансрейл» право управления на 25-летний срок с правом последующего лизинга еще на 10 лет. Южная Африка приступила к осуществлению реформ, направленных на расширение участия частного сектора в развитии и эксплуатации объектов инфраструктуры. В частности, два консорциума («ТрансАфрика» и «Баквена Платинум») получили в концессию автотрассу № 4 до Мапуту на востоке региона и автостраду № 4 до Ботсваны и Намибии на западе. В Азии развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзит также приступили к проведению ряда мер в рамках своей политики либерализации услуг транзитного транспорта. Так, например, либерализация услуг транзитного автодорожного транспорта в Лаосской Народно-Демократической Республике и Таиланде привела к снижению транспортных расходов в первой из них, которая не имеет выхода к морю, на 30–40 процентов.

18. В одном из недавних исследований Всемирного банка говорится о том, что в некоторых регионах возраст парка грузового автотранспорта и низкая эффективность использования автотранспортных средств являются куда более серьезными причинами высоких транспортных издержек, чем плохое состояние дорожной сети, особенно в Западной и Центральной Африке. Для исправления этой ситуации были приняты самые различные меры, в том числе меры по смягчению налогообложения. Например, правительство Мали предоставило налоговые скидки для новых автотранспортных средств с целью стимулировать обновление парка автотранспортных средств, необходимых для осуществления международных перевозок. Правительство Нигера, в котором 80 процентов автотранспортных средств достигли состояния почти полной изношенности, также ввело налоговые льготы с целью поощрения владельцев компаний-перевозчиков, с тем чтобы они обновляли свои автомобильные парки. В Сенегале правительство запретило ввоз автотранспортных средств старше пяти лет.

19. В некоторых регионах процесс либерализации транспортных услуг на национальном уровне послужил толчком для аналогичных тенденций на региональном уровне. В восточной и южной частях Африки дробление монополий на национальном уровне привело к общему ослаблению режима ограничений, что позволило иностранным транспортным операторам выйти на новые рынки. В этой связи ведущую роль сыграл Общий рынок Восточной и Южной Африки (КОМЕСА). Процесс либерализации в восточной и южной частях Африки способствовал обострению конкуренции и повышению эффективности в сфере дорожного транспорта, вынудив и железные дороги приспособиться к новым условиям и повышать свою эффективность. Вместе с тем, железнодорожные и портовые концессии часто не дорабатывали в условиях новой системы руководства по причине отсутствия механизмов контроля за исполнением договоров и отсутствия ресурсов. Для того чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могли эффективно участвовать в процессах переговоров об условиях концессий, необходимо наращивать потенциал таких африканских стран.

20. Как государственный, так и частный сектора встали на путь институциональных реформ. В настоящее время прилагаются усилия для того, чтобы укрепить диалог между частным и государственным секторами, направленный на ликвидацию узких мест, существующих в различных сегментах сферы транзитных транспортных услуг. Многие развивающиеся страны, не имеющие выходы к морю, и развивающиеся страны транзита учредили советы по вопросам содействия развитию транспорта и торговли с участием представителей государственного сектора, в том числе государственных учреждений, занимающихся вопросами внешней торговли, транспорта, пограничного контроля и таможенного обслуживания, а также представителей частного сектора, в том числе национальной торговой палаты, ассоциаций экспедиторов и других провайдеров транспортных услуг. Необходимую техническую помощь в создании национальных транспортных и торговых советов оказывали организации системы Организации Объединенных Наций, в частности Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и региональные комиссии Организации Объединенных Наций.

21. В развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, частный сектор также усиленно занимался созданием таких профессиональных организаций, как ассоциации владельцев дорожного транспорта и ассоциации экспедиторов, с тем чтобы подготовить основу для представительства и диалога с правительствами в целях отстаивания своих общих интересов и совершенствования правового поля, регулирующего транзитные транспортные перевозки. Национальные профессиональные союзы присоединяются к региональным и субрегиональным структурам, призванным представлять и защищать интересы их членов. Эти реформы помогают государственному и частному секторам справляться с их новой ролью в обществе. Они также способствуют созданию атмосферы для налаживания более тесного сотрудничества и взаимодействия государственного и частного секторов.

22. Предпосылками создания эффективных систем для транзитных перевозок являются эффективная правовая база и создание благоприятного климата. Основными инструментами, с помощью которых можно обеспечить согласование, упрощение и стандартизацию правил и регламентирующих документов, являются международные конвенции, региональные и двусторонние соглашения, ратифицированные правительствами. Со времени принятия Алматинской программы действий 23 развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита присоединились к 14 многосторонним конвенциям в области транзитных перевозок или ратифицировали их. Управление Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам в тесном сотрудничестве с Управлением по правовым вопросам Секретариата и региональными комиссиями продолжало прилагать усилия, направленные на повышение осведомленности мировой общественности о значении многосторонних конвенций, и облегчение процесса присоединения к ним развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. С этой целью специально отобранные конвенции, регулирующие условия транзитной торговли, были включены в мероприятия по подписанию договоров Организации Объединенных Наций в 2004 и 2008 годах.

23. Эффективная стратегия модернизации транзитных систем требует прежде всего принятия мер на региональном уровне, поскольку сотрудничество между странами, не имеющими выхода к морю, и их соседями, расположенными на транзитных маршрутах, целиком и полностью зависит от эффективности решения многих проблем транзитных перевозок. Для сообщения такому сотрудничеству устойчивости в его основу должны быть заложены принципы взаимного интереса как стран, не имеющих выхода к морю, так и стран транзита. Ускорение региональному сотрудничеству и региональной интеграции с участием развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита можно придать путем объединения ограниченных ресурсов и достижения необходимой экономии масштаба. Был разработан целый ряд региональных инициатив, направленных на создание и использование в интересах торговли транспортной инфраструктуры для транзитных перевозок грузов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на региональном уровне. В этой связи важную роль в Африке сыграли Краткосрочный план действий Нового партнерства в интересах развития Африки (НЕПАД) в области инфраструктуры и Программа по транспортной политике в странах Африки к югу от Сахары. В южной части Африки была принята Инициатива создания коридора и пространственного развития. В соответствии с этой инициативой транзитный транспорт помещается в более широкий социально-экономический контекст, признающий взаимозависимость транспорта и других секторов экономики, в том числе туризма, сельского хозяйства, добычи полезных ископаемых, информатики и т.д. Указанная инициатива также придает приоритетное значение деятельности по привлечению в регион прямых иностранных инвестиций.

24. Важную роль играют такие структуры, как региональные экономические сообщества, которые сотрудничают с многосторонними и двусторонними донорами, а также с региональными финансовыми учреждениями в разработке и осуществлении политики, направленной на улучшение инфраструктуры транзитных перевозок. Экономическое сообщество западноафриканских государств и Западноафриканский экономический и валютный союз объединяют свои усилия для выполнения программы развития дорожного транспорта и содействия транзитным перевозкам, нацеленной на придание ускорения региональной торговле с помощью мер совершенствования транспортных систем и устранения различных барьеров нетарифного характера. Компоненты этой программы будут внедрены в практику, апробированы и оценены на экспериментальной основе в период 2004–2009 годов; полномасштабная реализация программы последует в 2009 году. В программу включены компоненты согласования законодательства с Конвенцией о межгосударственной транзитной перевозке грузов автодорожным транспортом (TRIE), с тем чтобы подготовить почву для принятия единого документа в этой области; учредить наблюдательные советы для выявления и отмены недобросовестной практики, сохраняющейся вдоль ключевых коридоров для транзитного транспорта; и создание смешанных пограничных постов для ускорения процедуры прохождения таможенных формальностей на границе.

25. В Латинской Америке Инициатива по региональной интеграции инфраструктуры дорог Южной Америки (ИИДЮА) направлена на консолидацию физической инфраструктуры 12 южноамериканских стран — мостов, автодорог, железных дорог, водных путей и газопроводов. За шесть лет действия этого плана была определена континентальная стратегия в области инфраструктуры, основанная на 10 транспортных узлах в качестве геоэкономических эталонов, необходимых для планирования землепользования и устойчивого управления развитием. В 2004 году был утвержден 31 проект основных интеграционных мероприятий, которые были отнесены к первоочередным задачам в рамках указанной инициативы. На осуществление таких проектов в области инфраструктуры, как ремонт и укладка нового дорожного покрытия, оборудование пограничных переходов и ремонт мостов, планируется инвестировать в общей сложности 1,7 млрд. долл. США; эти мероприятия окажут прямое воздействие на развитие транспортной системы в таких странах региона, как Парагвай и Боливия, которые не имеют выхода к морю.

26. Все более важную роль начинают играть Восточно-африканское сообщество, КОМЕСА, Сообщество по вопросам развития стран юга Африки и Управление по координации транзитных перевозок через Северный коридор (ТТСА). В регионе Восточной Африки широко применяются такие средства содействия транзитной торговле и транзитному транспорту, как единая товарная декларация, на смену которой в настоящее время приходит таможенная декларация для транзитного автомобильного транспорта; региональная система гарантий уплаты таможенных пошлин, страхование автотранспортных средств третьей стороны, согласованные параметры веса автомобилей и согласованные дорожные сборы и сборы за габариты автотранспортных средств транзитного транспорта. ТТСА наблюдает за ходом применения дорожно-транспортных документов КОМЕСА вдоль Северного коридора. Управление продолжает также прилагать усилия, направленные на достижение целей упрощения административно-таможенных процедур и согласования часов работы пограничных пунктов, а также добиваться консенсуса по приоритетным проектам развития и поддержания на должном уровне элементов инфраструктуры. КОМЕСА ратует также за введение режима одной остановки на пограничных постах в восточной и южной частях Африки. Уже дают свои плоды усилия по созданию подобных пунктов на границе между Замбией и Зимбабве в местечке Чирунду. ТТСА сообщило о проведении исследования по оценке потребностей и о завершении подготовки проекта бизнес-плана для пограничного поста «Малаба» на границе между Кенией и Угандой на средства, предоставленные Агентством по международному развитию Соединенных Штатов.

IV. Приоритетное направление 2. Развитие и эксплуатация инфраструктуры

27. Для экономического роста развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и их эффективной интеграции в международную торговую систему и мировую экономику абсолютно необходимы эффективные транспортные инфраструктура и услуги. Значительному росту эффективности эксплуатации существующих транзитных возможностей способствует широкое использование

информационно-коммуникационных технологий для осуществления транзитных транспортных перевозок. Ключ к успеху в достижении этой цели — меры, принимаемые с целью остановить и повернуть вспять процесс ухудшения физической инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита. Именно межрегиональные и внешние транспортно-коммуникационные услуги способствуют расширению торговли, ибо поддерживать торговые связи можно лишь тогда, когда люди и товары могут физически доставляться в районы производства и потребления по конкурентоспособным ценам. Создание надежной транзитной транспортно-коммуникационной инфраструктуры требует значительных затрат; налаживания смешанных государственно-частных партнерских отношений; укрепления потенциала; законодательно-правового регулирования и реформ; и проведения институционально-административных обзоров. Координация работы транспортной инфраструктуры в одной стране уже представляет собой неимоверно трудную задачу, а делать это через границы еще труднее.

28. Очень не хватает надежных и современных данных, позволяющих контролировать процесс развития инфраструктуры для транзитных транспортных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Разработанные Всемирным банком показатели мирового экономического развития дают полезную, но не самую современную информацию о состоянии инфраструктуры развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита. В рамках своих усилий по мониторингу хода осуществления Алматинской программы действий Управление Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам подготовило набор макроэкономических показателей, включая ряд выборочных статистических данных о развитии транспорта и коммуникаций, с тем чтобы проиллюстрировать прогресс развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в деле достижения Алматинских первоочередных задач.

29. Статистическое приложение к настоящему докладу показывает, что в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, сумели добиться некоторого улучшения ситуации в процессе развития транзитно-транспортной инфраструктуры. В 2006 году общая протяженность дорог в этих странах достигла 1,1 млн. км, в то время как в 2003 году эта цифра составила около 974 000 км. Качество дорожного покрытия этой сети дорог в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, где только около 33 процентов всех дорог имеют твердое покрытие, оставляет желать лучшего. Общая протяженность сети железных дорог во всех развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, составляет приблизительно 35 000 км.

30. На воздушные перевозки приходится относительно небольшая доля объема внешней торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Вместе с тем воздушный транспорт во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, играет важную роль в развитии пассажирского транспорта и туризма. Воздушный флот отдельных перевозчиков в этих странах невелик; воздушные перевозки рассредоточены неравномерно, и коэффициент использования воздушной техники низок; стоимость же перевозок высока. Авиамаршруты, связывающие различные субрегионы, по-прежнему слаборазвиты, поскольку отсутствует должная политика регулирования развития индустрии воздушного транспорта. Число отправленных авиарейсов в развивающихся стра-

нах, не имеющих выхода к морю, для всей категории сократилось с 146 139 в 2000 году до 135 061 в 2006 году.

31. Наименее затратным средством транспортировки как сырой нефти, так и нефтепродуктов являются трубопроводы, которые имеют важное значение не только для стран-экспортеров нефти, но и для импортирующих стран, поскольку трубопроводы представляют собой наименее дорогостоящий способ транспортировки сырой нефти и нефтепродуктов на большие расстояния. Общая протяженность трубопроводов в группе развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, достигала в 2006 году 64 405 км.

32. Состояние физических звеньев сети сообщения в Африке далеко от желаемого уровня: африканская сеть инфраструктуры и услуг до сих пор не объединена. Транспортные расходы являются одними из самых высоких в мире, что делает занятые бизнесом дорогостоящим, а производимые товары менее конкурентоспособными на международных рынках. Доминирующим в системе сообщений в Африке по-прежнему остается автомобильный транспорт: на его долю приходится 90 процентов междугороднего транспорта. В Африке из 2 млн. км дорог менее одной трети имеют асфальтовое покрытие. Плотность сети автомобильных дорог, составляющая 6,84 км на 100 кв. км территории, далеко уступает аналогичному показателю Латинской Америки (12 км на 100 кв. км территории) и Азии (18 км на 100 кв. км территории). Показатель доступности африканской дорожной сети также низок: на 10 000 человек населения приходится лишь 2,71 км дорог. Наиболее интегрированной является дорожная система Восточно-африканского сообщества, которой не достает всего лишь небольшой доли участков дорог длиной 523 км, или 14 процентов от общей протяженности дорожной сети, составляющей 3841 км. За ним следует регион КОМЕСА, которому еще не достает 2695 км дорог, или 17 процентов от общей протяженности сети, составляющей 15 723 км. Наименее развита единая система дорог в Экономическом сообществе центральноафриканских государств, где из 10 650 км дорог не достает 4953 км, или 47 процентов. При определенных погодных условиях его дорожная сеть не может использоваться.

33. Протяженность железных дорог в Африке, по оценкам, составляет 89 390 км при плотности 2,96 км на 1000 кв. км территории. Процесс интеграции железных дорог в единую сеть проходит слабо, особенно в Центральной и Западной Африке, а обеспеченность подвижным составом все еще очень низка по сравнению с другими регионами мира. Все железнодорожные сети в Африке, включая уже объединенные железнодорожные линии, до сих пор нуждаются в согласовании своих правил эксплуатации и технических стандартов. Одним из важных достижений после 2003 года является рост признания международным сообществом доноров важного значения адекватного развития объектов инфраструктуры для достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, в Африке и ее интеграция в международную систему торговли. В соответствии с этим была существенно увеличена официальная помощь в интересах развития (ОПР) инфраструктуры Африки.

34. Значительный прогресс в координации развития транспортной инфраструктуры достигнут в Азии. В частности, прочной основой для создания объединенной, координируемой и стандартной сети региональных дорог на Азиатском континенте служит Межправительственное соглашение о строительстве азиатской сети автомобильных дорог, которое вступило в силу в июле

2005 года, протяженностью 141 000 км по 32 странам. Благодаря этому Соглашению стало легче получить ссуды и кредиты на цели совершенствования транспортных путей в Азии. Задача модернизации и развития сети азиатских магистральных дорог была признана приоритетной при составлении национальных планов развития дорог и была включена в национальные планы многих государств — членов Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), в том числе таких не имеющих выхода к морю развивающихся стран, как Бутан, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Непал и Узбекистан. Согласно оценкам, около 25 млрд. долл. США уже запланировано направить на цели развития и модернизации азиатских автомагистралей. В течении 2005 и 2006 годов в Азии было модернизировано около 10 000 км автодорог, с тем чтобы они могли удовлетворять определенным минимальным стандартам.

35. На своей шестьдесят второй сессии ЭСКАТО одобрило Межправительственное соглашение по развитию сети трансасиатских железных дорог протяженностью 81 000 км железнодорожных путей в 28 странах, которое было открыто для подписания в ходе Конференции министров транспорта, состоявшейся в Пусане, Республика Корея. По всей видимости, Соглашение вступит в силу в 2008 году. Совершенно очевидно, что эффективное выполнение положений этого Соглашения приведет к оперативной интеграции национальных железнодорожных сетей и увеличению грузопассажирских потоков в Азии. Теперь проблема привлечения инвестиций в развитие физической инфраструктуры Трансасиатской железнодорожной сети приобрела важное значение. Согласно оценке ЭСКАТО, главным образом в субрегионе Юго-Восточной Азии предстоит уложить приблизительно 6500 км железнодорожных путей, или 8 процентов от общей протяженности Трансасиатской сети железных дорог, составляющей 81 000 км. В настоящее время ЭСКАТО занимается реализацией проекта определения инвестиционных потребностей и приоритетов в области развития для целей создания Трансасиатской железнодорожной сети.

36. В Латинской Америке, благодаря НИДЮА, которая объединит сети транспортных коридоров восток-запад и север-юг, Боливия и Парагвай окажутся на перекрестке дорог, соединяющих побережье Атлантического и Тихого океанов и Южную и Центральную Америку. Обе эти страны используют внутренний водный транспорт и железные дороги. Однако серьезный упадок инфраструктуры и проблемы эксплуатационного характера в этих двух транспортных отраслях, решение которых могло бы обеспечить снижение транспортных издержек, привели к тому, что в настоящее время на передний план выдвинулся автомобильный транспорт. Это в свою очередь привело к повышению стоимости автомобильных перевозок и, соответственно, к уменьшению доли доходов, в том числе их экспортной части, и удорожанию импорта, осуществляемого с помощью этого вида транспорта. Боливия осуществляет два крупных проекта по строительству дорог, которые она предполагает завершить в 2010 году: от города Санта-Крус до бразильской границы в местечке Пуэрто и северный маршрут от города Ла-Пас до бразильской границы у города Гуаярамерин. В Парагвае в период 2003–2005 годов при поддержке Межамериканского банка развития была завершена программа восстановления дорожной сети, в рамках которой было обновлено покрытие автодорог между городами Асунсьон и Пильяр, а также Асунсьон и Сан-Педро. В Аргентине после строительства моста через реку Парана также улучшилось автомобильное сообщение городов

Энкарнасьон и Посадас с Буэнос-Айресом. В Парагвае, несмотря на определенные эксплуатационные трудности, по-прежнему используется водный транспорт, особенно для транспортировки зерна на экспорт.

37. Транспорт и системы коммуникаций вступили в новый этап своих взаимоотношений. Использование современных телекоммуникационных систем не только повышает безопасность на транспорте, но и позволяет операторам транспортных терминалов эксплуатировать больше составов или совершать большее число воздушных рейсов, более эффективно использовать существующую инфраструктуру и увеличивать доходность средств транспорта. Благодаря электронному обмену данным и некоторым документам, в частности таможенные декларации, можно препроводить заблаговременно до начала прибытия (морского судна, поезда, воздушного судна и т.д.), что облегчает операторам средств транспорта, портовым властям, таможенным органам и другим учреждениям заблаговременно планировать свои действия, помогая организовывать оперативную таможенную очистку груза и улучшать условия транзита для морских судов и других средств транспорта, а это в свою очередь ведет к сокращению общих издержек в сфере международной торговли.

38. Что касается структуры телекоммуникаций, то в 2006 году на долю развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, приходилось 3,2 основных и 10,5 мобильных линий телефонной связи в расчете на 100 жителей. В течение последнего десятилетия Африка совершила огромный прорыв с точки зрения охвата населения информационно-коммуникационными технологиями, несмотря на то, что почти все страны начали развивать свои основные сети мобильной телефонной связи с нуля. В результате плотность охвата населения мобильной телефонной связью увеличилась с 1,9 до 16,8 на 100 жителей, а доля африканского населения, проживающего в пределах досягаемости базовой станции ГСМ (Глобальной системы мобильной связи), увеличилась с 5 процентов в 1999 году до 50 процентов в 2006 году. Группа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по-прежнему серьезно озабочена тенденцией к увеличению цифрового разрыва: в 2006 году на 100 жителей этих стран как группы приходилось 2,9 пользователя сети Интернет.

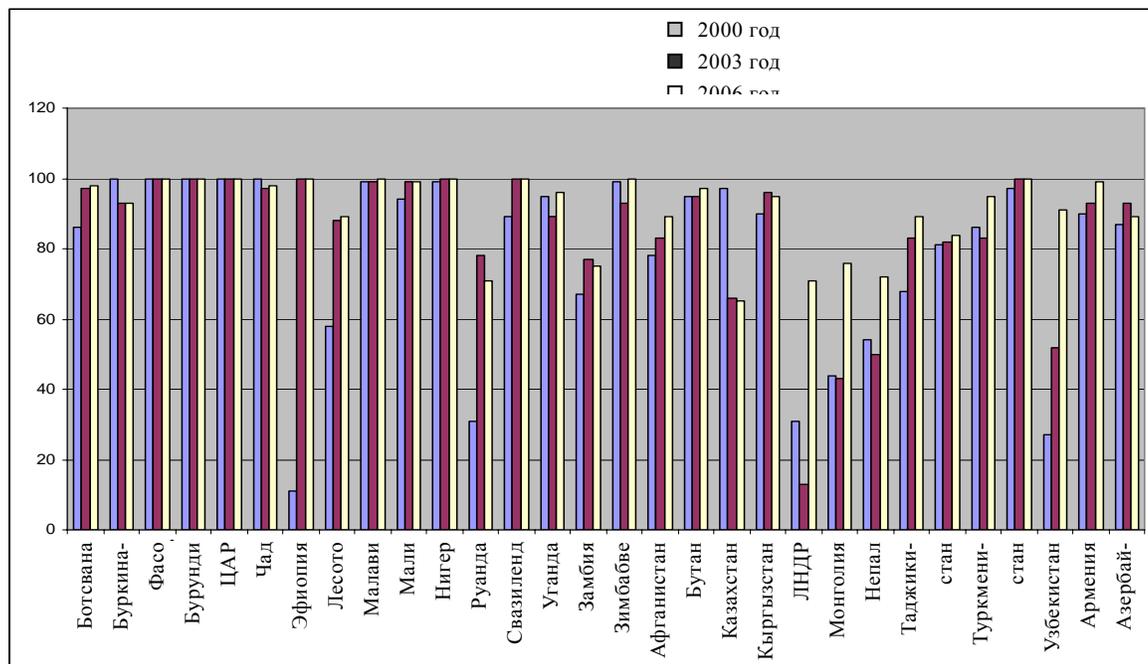
V. Приоритетное направление 3. Международная торговля и содействие развитию торговли

39. Ассортимент товаров и услуг, который развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могут поставлять на международные рынки на конкурентной основе, в конечном счете зависит от того, что они могут производить и насколько экономично они могут доставлять свои товары и услуги на международные рынки. Хотя группа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, продолжает оставаться в стороне от процесса международной торговли промышленными товарами, что тем самым лишает их возможности пожинать плоды процесса глобализации и использовать торговлю в качестве инструмента для достижения своих целей в области развития, им все же удалось после 2003 года добиться определенного прогресса в этой области, хотя и в разной степени.

40. Как показано на диаграмме ниже, ряд развивающихся стран-экспортеров, не имеющих выхода к морю, считает, что в указанный период условия торговли для них улучшились. Они с выгодой для себя воспользовались инициативами по расширению доступа к рынкам, предпринятыми такими крупными рынками, как Европейской союз, Япония, Китай и Соединенные Штаты. В частности, наименее развитые страны или африканские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, воспользовались режимом льготных условий доступа к рынкам, который им предоставили развитые страны. По состоянию на 2006 год свыше 91 процента экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, пользуются беспозышлиным доступом на рынки развитых стран, что значительно больше показателя 2003 года, составлявшего 70 процентов. В 2006 году стоимостной объем экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, увеличился до 68,4 млрд. долл. США по сравнению с 32,8 млрд. долл. США в 2003 году. Такой рост вызван прежде всего резким увеличением мировых цен главным образом на нефть и нефтепродукты. Совокупная доля экспорта Азербайджана, Боливии, Казахстана, Туркменистана, Узбекистана и Чада в общем объеме экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составила около 60 процентов.

41. Вместе с тем прогресс, достигнутый развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, все еще незначителен по сравнению с достижениями других развивающихся стран. За последнее десятилетие доля экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в общем объеме экспорта и импорта мировой промышленной продукции остается мизерной: соответственно 0,61 процента и 0,57 процента в 2006 году. В развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, наибольшая доля доходов поступает от экспорта сырьевых товаров. В начале 1980-х годов три четверти экспорта всех развивающихся стран составляли основные виды сырья; в настоящее время 80 процентов производителей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, еще далеки от того, чтобы стать неотъемлемой частью такого превращения. Они нисколько не продвинулись на мировой рынок в плане сбыта готовой продукции, и, таким образом, развитие их экономик по-прежнему сильно зависит от ряда факторов, особенно от экспорта основных видов сырья. В то же время наметившиеся улучшения нивелируются высокими ценами на нефть, поскольку развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, чрезвычайно подвержены колебаниям цен на транспортировку грузов, которые совсем недавно обнаружили тенденцию к резкому росту.

Таблица 1
Доля совокупного беспошлинного экспорта наименее развитых стран, не имеющих выхода к морю, в развитые страны (в стоимостном выражении и за исключением оружия)



Источник: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, Международный торговый центр и Всемирная торговая организация, Цели в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия, Цель 8: доступ к рынкам. Показатели МТЦ, ЮНКТАД и ВТО. Показатель 38 (www.mdg-trade.org).

42. По состоянию на июнь 2008 года, 9 из 31 развивающейся страны, не имеющей выхода к морю, и 4 из 34 развивающихся стран транзита не являлись членами Всемирной торговой организации (ВТО), и поэтому они лишены возможности пользоваться преимуществами, вытекающими из членства ВТО, в том числе режимом специальных и дифференцированных условий. Членство в ВТО помогает странам, не имеющим выхода к морю, конкурировать на международном рынке на справедливой основе и преодолевать дискриминацию и произвольные действия других игроков рынка с помощью обязательных для исполнения правил международной торговли независимо от размера страны. В качестве членов этой организации они также участвуют в процессе толкования, улучшения и разработки существующих и будущих торговых правил в рамках многосторонних переговоров. Кроме того, присоединившись к ВТО, эти страны создают необходимые условия для продолжения реформ и в то же время демонстрируют реальное продвижение и приверженность рыночным принципам на длительную перспективу. Хотя потенциальные выгоды от членства в ВТО велики, не следует игнорировать и краткосрочные издержки, связанные с соблюдением требований к вступающим членам, и (после вступления) издержки, связанные с корректировкой вытекающих отсюда действий по обеспечению открытости национальной экономики.

43. Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, важной задачей является проведение переговоров в рамках ВТО по вопросу облегчения условий торговли, которые помогут уточнить и улучшить соответствующие аспекты статьи V о свободе транзита, статьи VIII о сборах и формальностях, связанных с ввозом и вывозом, и статьи X о публикации и применении правил торговли Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года в целях обеспечения дальнейшего прогресса в деле ускорения передвижения, отпуски и таможенной очистки товаров, включая транзитные грузы. Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, особое значение имеет статья V о свободе транзита. Основной целью этой статьи является обеспечение свободы транзита грузов через территорию каждого государства — члена ВТО для их транспортировки на территорию или с территории других членов. Для достижения такой свободы передвижения статья V предписывает соблюдение двух следующих основных обязательств: а) не препятствовать транзиту путем введения ненужных задержек или ограничений и путем введения неоправданных сборов; и б) предоставлять режим наиболее благоприятствуемой нации для транзита товаров всех членов ВТО. Целью переговоров также является расширение технической помощи и наращивание потенциала в области содействия торговле, а также повышение эффективности сотрудничества между таможенными и другими соответствующими властями с целью оказания содействия торговле и решения проблем, связанных с соблюдением таможенных процедур. В последние годы в этой области был достигнут прогресс несмотря на отсутствие правового текста. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, также прилагают усилия, направленные на укрепление их коллективной договорной способности на торговых переговорах в рамках ВТО. В этой связи министры, отвечающие за внешнюю торговлю, провели свою встречу в Асунсьоне и приняли Асунсьонскую платформу для проведения Дохинского раунда переговоров по вопросам развития, которая стала служить общей позицией группы этих стран на международных переговорах по вопросам торговли.

44. На фоне этих положительных сдвигов еще немало узких мест, сдерживающих процесс торговли: в частности, это непомерное количество документов, необходимых для оформления экспорта/импорта; умножение числа плановых и внеплановых барьеров; отсутствие пограничных совмещенных контрольно-пропускных пунктов; излишний таможенный досмотр автоколонн; сложные и нестандартизированные процедуры таможенной очистки и досмотра; недостаточно широкое применение информационно-коммуникационных технологий, а значит, низкий уровень или полное отсутствие компьютеризации таможенных процедур; нетранспарентность торговых и таможенных законов, правил и процедур; отсутствие институционального потенциала и квалифицированных кадров; неразвитость логистических услуг; несовместимость транспортных систем и отсутствие конкуренции в секторе услуг по транзитным перевозкам; медленный прогресс в создании и/или усилении национальных советов/комитетов по содействию развитию торговли и транспорта; низкий уровень соблюдения положений международных конвенций о транзитных перевозках. Непредсказуемость конъюнктуры в цепи снабжения товарами в силу большой удаленности от рынков негативно влияет на интеграцию развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в международные торговые сети, особенно с учетом растущих потребностей международных инвесторов в поставках по календарному графику.

45. Доставка грузов нередко задерживается из-за многочисленных блокпостов и других контрольно-пропускных пунктов (КПП), которых появилось такое множество, что поневоле приходится останавливаться через короткие промежутки времени, а это влечет за собой дополнительные формальности и неформальные платежи. Подобная практика негативно отражается на борьбе за экономию расходов на транспорт. Дорожные посты представляют собой серьезную проблему, особенно в Африке. Так, на дороге от Лагоса до Абиджана длиной 992 км действует 69 КПП, на дороге от Ньямеи до Уагадугу длиной 337 км — 20 КПП, на дороге от Ломе до Уагадугу длиной 989 км — 34 КПП, на дороге от Коттону до Ньямеи длиной 1036 км — 34 КПП и на дороге от Абиджана до Уагадугу длиной 1122 км — 37 КПП.

46. С точки зрения эффективности торговли развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему находятся в очень уязвимом положении. По данным Всемирного банка, опубликованным в докладе о предпринимательской деятельности, из 178 стран, сталкивающихся с трудностями в сфере торговли, 10 нижних строчек занимают все развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, а также Ирак и Республика Конго. Как показано в таблице 2 ниже, 9 из 10 стран, находящихся в списке стран, расположенных в разбивке по стоимости одного контейнера ввозимых или вывозимых грузов, не имеют выхода к морю. Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, также плохо обстоят дела и с точки зрения затрат времени и количества необходимых документов для оформления груза на экспорт или импорт.

Таблица 2

<i>Кто стремится облегчить экспорт, а кто нет?</i> <i>Документы (количество)</i>				<i>Кто стремится облегчить импорт, а кто нет?</i> <i>Документы (количество)</i>			
<i>Минимум</i>		<i>Максимум</i>		<i>Минимум</i>		<i>Максимум</i>	
Канада	3	Буркина-Фасо	11	Дания	3	Таджикистан	11
Эстония	3	Конго	11	Швеция	3	Конго	12
Микронезия	3	Мавритания	11	Канада	4	Эритрея	13
Панама	3	Намибия	11	Эстония	4	Фиджи	13
Дания	4	Афганистан	12	Гонконг, Китай	4	Кыргызстан	13
Финляндия	4	Ангола	12	Ирландия	4	Российская Федерация	13
Франция	4	Казахстан	12	Израиль	4	Зимбабве	13
Гонконг, Китай	4	Малави	12	Норвегия	4	Азербайджан	14
Норвегия	4	Фиджи	13	Панама	4	Казахстан	14
Сингапур	4	Кыргызстан	13	Сингапур	4	Центральноафриканская Республика	18

<i>Время (количество дней)</i>		<i>Время (количество дней)</i>					
<i>Минимум</i>	<i>Максимум</i>	<i>Минимум</i>	<i>Максимум</i>				
Дания	5	Эритрея	59	Сингапур	3	Эритрея	69
Эстония	5	Нигер	59	Дания	5	Руанда	69
Сингапур	5	Ангола	64	Эстония	5	Афганистан	71
Гонконг, Китай	6	Кыргызстан	64	Гонконг, Китай	5	Бурунди	71
Люксембург	6	Афганистан	67	Соединенные Штаты	5	Кыргызстан	75
Нидерланды	6	Чад	78	Люксембург	6	Казахстан	76
Соединенные Штаты	6	Узбекистан	80	Нидерланды	6	Таджикистан	83
Канада	7	Таджикистан	82	Швеция	6	Ирак	101
Германия	7	Казахстан	89	Германия	7	Чад	102
Ирландия	7	Ирак	102	Норвегия	7	Узбекистан	104

<i>Расходы (в долл. США за контейнер)</i>		<i>Расходы (в долл. США за контейнер)</i>					
<i>Минимум</i>	<i>Максимум</i>	<i>Минимум</i>	<i>Максимум</i>				
Китай	390	Узбекистан	2 550	Сингапур	367	Уганда	2 990
Сингапур	416	Азербайджан	2 715	Малайзия	385	Монголия	3 197
Финляндия	420	Казахстан	2 730	Финляндия	420	Ирак	3 400
Малайзия	432	Уганда	2 940	Китай	430	Буркина-Фасо	3 522
Объединенные Арабские Эмираты	462	Нигер	2 945	Исландия	443	Бурунди	3 705
Исландия	469	Руанда	2 975	Объединенные Арабские Эмираты	462	Узбекистан	4 050
Бруней-Даруссалам	515	Таджикистан	3 000	Норвегия	468	Таджикистан	4 500
Пакистан	515	Ирак	3 400	Гонконг, Китай	525	Центральноафриканская Республика	4 534
Норвегия	518	Центральноафриканская Республика	4 581	Дания	540	Руанда	4 970
Гонконг, Китай	525	Чад	4 867	Сальвадор	540	Чад	5 520

Источник: данные Всемирного банка о предпринимательской деятельности, 2008 год, (www.doingbusiness.org).

47. По данным Всемирного банка, опубликованным в его докладе о предпринимательской деятельности, таможенные и транспортные издержки представляют собой одну самую большую статью расходов во внешней торговле, которая перекрывает льготы от импортных тарифов на товары, поступающие из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В развивающихся странах расходы, связанные с преодолением бюрократических процедур, составляют почти 10 процентов стоимости экспорта. Каждый лишний день простоя транспорта обходится в 0,5 процента стоимости груза, перевозимого морским или железнодорожным путем. Лишь одна четвертая часть всех задержек объясняет-

ся плохим состоянием физической инфраструктуры. В Африке время простоя обходится в четыре раза дороже суммы тарифных выплат, налагаемых на африканских экспортеров.

48. Всемирный банк сообщает также, что за последние три года 55 стран приступили к реформированию 68 процедур с целью придать ускорение торговле. Подобные реформы, направленные на сокращение времени физических досмотров, применение информационной технологии, уменьшение задержек внутри страны и упрощение процедур пересечения границ, сыграли основную роль в решении проблемы сокращения времени простоя и улучшения экспортных возможностей.

49. В 2006/07 году Индия объявила о введении электронных таможенных деклараций для оформления импорта и экспорта. Теперь прибывающие суда представляют свои грузовые декларации в режиме «онлайн», что позволяет начинать процесс таможенной очистки еще до того, как судно пришвартуется к доку. Подобные изменения помогли сократить время простоя экспортеров и импортеров на семь дней. Пакистан продолжает расширять свою систему представления таможенной декларации в режиме «онлайн», заложив в основу своей реформы в сфере торговли оценку риска. Если до реформы таможенный досмотр проводился в отношении всего груза, то сегодня досматривается менее 5 процентов груза. При этом сумма таможенных сборов выросла на 20 процентов. Армения внедрила процедуру представления торговых документов в электронном виде, что позволило сократить время подготовки и представления документов в таможенные органы на три дня. Бывшая югославская Республика Македония отменила дублирование таможенных процедур на своих границах. Время ожидания сократилось на 75 процентов. Бразилия обновила свою систему представления таможенной декларации в режиме онлайн, сократив объем представляемых сведений на 50 процентов. Для того чтобы уменьшить бремя, возлагаемое на торговых операторов, пограничные ведомства могут объединять свои усилия в рамках смешанных групп. Кения ввела электронную систему оформления таможенных деклараций. За два года время таможенной очистки сократилось наполовину. В настоящее время почти 100 процентов крупномасштабных торговых операций через границу осуществляются в режиме «онлайн».

50. Реформы провели и ряд африканских стран. Уганда подключила еще несколько пунктов пересечения границы страны к системе оформления электронных деклараций в сфере торговли и в настоящее время объединяет свои новые системы с кенийскими, что позволит ускорить прохождение транзитных торговых грузов через порт Момбаса в Уганду. В Гане простои в порту Tema были сокращены на два дня благодаря строительству нового терминала и созданию системы, которая разрешает въезд в район порта только для тех грузовиков, которые готовы к разгрузке или погрузке. Аналогичные изменения также позволили сократить время проводки торговых операций для Буркина-Фасо. В Объединенной Республике Танзания благодаря реализации мер по введению различных новшеств время простоя для импортеров сократилось в период с 2005 по 2006 год на 25 процентов. В Джибути сотрудники стали работать в выходные и праздничные дни, и там же был модернизирован контейнерный терминал, у которого сейчас появился новый владелец. Алжир ускорил процесс выдачи лицензий таможенным посредникам, и в результате количество по-

средников увеличилось, а ставка таможенных сборов уменьшилась на 40 процентов.

51. Указанные перестроечные меры, осуществленные развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита, принесли быстрые положительные результаты. Вся группа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в среднем потратила 49 дней на проведение экспортных операций в 2007 году, в то время как в 2006 году на это уходило 57 дней. Время, потраченное на проведение импортных операций за тот же период, сократилось с 72 до 56 дней.

VI. Приоритетное направление 4. Меры международной поддержки

52. В Алматинской программе действий признается, что расходы, связанные с созданием и эксплуатацией эффективных системы транзитных перевозок, настолько велики, что развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита не под силу решить эту непростую задачу самостоятельно. Поэтому важную роль в оказании поддержки реализации программ развития транзитных перевозок должны играть партнеры по развитию. Коэффициент окупаемости вкладываемых в этом случае средств очень низок. В этой связи переломить создавшуюся ситуацию сможет не частный капитал, а иностранная помощь.

53. Главным источником внешних финансовых средств для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, остается ОПР. В 2006 году общий объем ОПР, полученной развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, увеличился с 10,1 млрд. долл. США в 2002 году до 16,1 млрд. долл. США. В 2006 году на развитие инфраструктуры транспорта, хранения и связи было выделено около 8 процентов общего объема ОПР. Общий объем ОПР, полученной развивающимися странами транзита в 2006 году, достиг 34 млрд. долл. США по сравнению с 20 млрд. долл. США в 2002 году. В 2006 году страны транзита также выделили на цели развития инфраструктуры транспорта, хранения и связи около 8 процентов общего объема полученной ими ОПР.

54. После саммита Группы восьми в Глениглсе, Соединенное Королевство, в 2005 году объем ОПР, направляемой на развитие инфраструктуры в странах Африки, расположенных к югу от Сахары, увеличился на 20 процентов. Объем ОПР, выделяемой на развитие инфраструктуры, вырос с 4,4 млрд. долл. США в 2005 году до 5,3 млрд. долл. США в 2006 году, а в 2007 году превысит, согласно прогнозам, 6 млрд. долл. США. Этот рост обеспечат в основном многосторонние доноры (а именно: Африканский фонд развития, Европейский фонд развития и Всемирный банк), на долю которых в настоящее время приходится 78 процентов ОПР, поступающей в страны Африки, расположенные к югу от Сахары, на развитие инфраструктуры. Объем только иностранной помощи на цели развития в этом секторе сейчас составляет 33 процента от общего объема ОПР. Если говорить о двусторонних донорах, то больше других увеличили объем своей прямой помощи на осуществление проектов в области инфраструктуры Соединенные Штаты Америки и Япония. Однако ожидавшийся в 2007 году прирост помощи, который составил около 2 млрд. долл. США, все еще далек от того, чтобы им можно было залатать финансовую брешь в разме-

ре 11 млрд. долл. США, которая была определена в докладе Экономической комиссии для Африки за 2005 год. Еще 17 млрд. долл. США должны будут выделить страны из своих бюджетов, которые необходимы для целей эксплуатации и поддержания технического состояния инфраструктуры и для того, чтобы обеспечить устойчивое управление функционированием данной инфраструктуры. На Пекинском саммите, проходившем в рамках Форума сотрудничества «Китай — Африка» в Пекине в октябре 2006 года, Китай обязался дополнительно в течение ближайших трех лет выделить 1,7 млрд. долл. США.

55. После призыва НЕПАД особенно заметно увеличился объем средств, вкладываемых в развитие региональной инфраструктуры. Доля ОПР, выделяемой на проекты развития региональной инфраструктуры, выросла с менее 1 процента в 2000 году до более 5 процентов в 2005 году (свыше 400 млн. долл. США) и более 10 процентов в 2006 году (свыше 900 млн. долл. США). На долю многосторонних финансовых учреждений приходится 95 процентов средств для финансирования региональных проектов, из которых только ИПР составляет 44 процента.

56. Наиболее удивительной особенностью прогресса, достигнутого в осуществлении Алматинской программы действий после 2003 года, является повсеместное признание особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и более активное подключение партнеров по развитию к осуществлению проектов в области транспортной инфраструктуры, содействия торговле, а также оказания помощи, снижения бремени задолженности и обеспечения доступа на рынки. Многосторонние учреждения и учреждения, занимающиеся вопросами развития, а также региональные организации уделяли гораздо больше внимания и ресурсов проблемам создания эффективных систем для транзитных перевозок.

57. Со времени принятия Алматинской программы Всемирный банк неуклонно расширял свою повестку дня в транспортном секторе, включая в нее вопросы развития инфраструктуры для транзитных перевозок и содействия торговле. В его новой стратегии развития предпринимательской деятельности в интересах транспорта на 2008–2012 годы первоочередное внимание уделяется особым потребностям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в плане финансирования проектов на региональном и национальном уровнях, оказания технической помощи и проведения аналитических исследований. После 2003 года Всемирный банк выделил в рамках Алматинской программы действий свыше 800 млн. долл. США на реализацию более 30 проектов.

58. В рамках программы по транспортной политике стран Африки к югу от Сахары, которая является совместным детищем Всемирного банка и Экономической комиссии для Африки, оказывается помощь в основном на поддержание дорожной системы, развитие транспорта в сельских районах, повышение уровня мобильности в городах, торговлю и транспорт, а также реконструкцию сети железных дорог. В рамках этой программы предпринимаются дальнейшие усилия по решению проблем, призванных оказывать поддержку странам Африки, не имеющим выхода к морю, в том числе в деле создания недостающих звеньев в сетях автодорог, пересекающих этот континент, строительство транзитных транспортных коридоров и устранение барьеров нефизического характера.

59. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могут многое выиграть от эффективного, целенаправленного и скоординированного осуществле-

ния инициативы по оказанию помощи в целях развития торговли. В связи с тем, что доноры обращают все больше внимания на вопросы развития торговли, инфраструктуры и ускорения экономического роста, может значительно возрасти объем помощи, выделяемой в целях совершенствования потенциала развивающихся стран, способного превратить эти страны в более динамичных игроков в сфере мировой экономики. Если недавно достигнутые темпы ежегодного прироста помощи, направляемой на цели развития торговли (6,8 процента), сохранятся, то к 2010 году на эти цели дополнительно поступит 8 млрд. долл. США, а суммарный объем обязательств помощи на развитие торговли достигнет 30 млрд. долл. США. Приоритетными задачами финансирования в целях оказания помощи на развитие торговли является содействие торговле, повышению эффективности транспорта, совершенствование логистической и связанной с торговлей инфраструктуры. В период 2002–2005 годов пять развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а именно: Боливия, Буркина-Фасо, Замбия, Уганда и Эфиопия, входили в число 25 получателей максимального объема помощи, направляемой на развитие торговли.

60. В стратегии Программы развития Организации Объединенных Наций, целью которой является поддержка инициативы по оказанию помощи на развитие торговли, основной упор делается на практическую поддержку развивающихся стран в их усилиях по достижению лучшей взаимосвязки политики в сфере торговли и в сфере развития, улучшению системы управления, планированию донорской помощи и координации. В настоящее время оценка потребностей в рамках инициативы по оказанию помощи в целях развития торговли уже проводится в Казахстане, Кыргызстане, Монголии и Узбекистане, а затем планируется в Азербайджане, Таджикистане и Туркменистане, а также в странах Южноафриканского таможенного союза в южной части Африки и в Парагвае. Целью такой оценки является разработка концептуальных рекомендаций и подготовка проектов технического содействия, направленных на решение проблем, связанных с модернизацией производственного потенциала, и преодоление других трудностей в сфере формирования предложения, но при этом, в частности, уделять внимание проблеме совершенствования человеческого потенциала и борьбе с нищетой.

61. По сообщениям Азиатского банка развития, значительный прогресс достигнут в секторе содействия торговле Программы регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии, в том числе по таким направлениям, как а) согласование и обновление таможенных процедур; б) двусторонние соглашения о транзитном транспорте и сотрудничестве, подписанные в 2005 году между Кыргызстаном и Таджикистаном, Азербайджаном и Китаем; в) использование Казахстаном и Кыргызстаном на экспериментальной основе совместного пункта таможенного контроля на пограничном переходе Кордай — Акзол; г) открытие веб-сайта указанной Программы в целях содействия торговле; и е) организация консультативных услуг по вопросам финансирования торговли для банков региона с предоставлением гарантий финансирования торговли в целях оказания содействия развитию внешней торговли.

62. Всемирная таможенная организация разрабатывает и осуществляет инструменты и рекомендации, направленные на упрощение и стандартизацию таможенных процедур. В частности, пересмотренная Киотская конвенция об упрощении и согласовании таможенных процедур закладывает основы для пересмотра и обновления таможенных правил. После того как в феврале 2006 года

эта Конвенция вступила в силу, число стран-участниц выросло до 53, включая семь развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

63. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) продолжает усилия по поощрению регионального сотрудничества в целях координации развития международных автомобильных, железнодорожных и внутренних водных путей и объединения транспортных сетей путем принятия юридически обязывающих соглашений по развитию инфраструктурной сети в рамках проектов Трансъевропейской автомагистрали (ТЕМ) и Трансъевропейской железнодорожной магистрали (ТЕЖ). Генеральные планы создания ТЕМ и ТЕЖ определяют сети магистральных автомобильных и железных дорог в 21 стране Центральной, Восточной и Юго-Восточной Европы, в которых уже прошли оценку и расставлены по приоритетам 491 проект с общей сметной стоимостью 102 млрд. евро.

64. В период с 2003 по 2006 год пять региональных комиссий Организации Объединенных Наций приступили к осуществлению финансируемых со Счета развития проектов по созданию потенциала для целей развития межрегиональных транспортных связей. Совместный проект ЕЭК и ЭСКАТО посвящен главным образом евро-азиатским транспортным звеньям, в том числе транспортным артериям, проходящим через центрально-азиатские, кавказские и восточноевропейские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю.

65. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита продолжали пользоваться успешными итогами осуществления программы ЮНКТАД, предусматривающей создание автоматизированной системы таможенных данных (ASYCUDA) в целях ускорения прохождения таможенных процедур за счет применения информационных технологий. Эта созданная на базе веб-сети система (“ASYCUDAWorld”) получила распространение во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита.

66. Транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА), инициатором которого стал Европейский союз, стимулирует принятие усилий по созданию транспортной инфраструктуры и ускорению экономического развития в странах-участницах, а именно в Азербайджане, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстане, Кыргызстане, Молдове, Румынии, Таджикистане, Туркменистане, Турции, Узбекистане и Украине. В рамках этой Программы по-прежнему поощряется региональное сотрудничество в целях привлечения и продвижения инвестиций, направляемых международными финансовыми учреждениями и частными инвесторами. Для региона ТРАСЕКА была разработана базовая инфраструктурная сеть дорог вне зависимости от их дорожных параметров или интенсивности движения, которые используются для международных и крупных национальных междугородних перевозок. Программа ТРАСЕКА обеспечивает развитие институционального потенциала и оказание технической поддержки в осуществлении приоритетных проектов в области инфраструктуры.

67. Межамериканский банк развития увеличил свой вклад в проекты совершенствования системы государственного управления и дорожной инфраструктуры в Боливии и Парагвае, а также способствовал укреплению региональной интеграции, в том числе восстановлению и содержанию дорог, включенных в систему единых транспортных коридоров.

VII. Процесс подготовки среднесрочного обзора и мониторинг выполнения Алматинской программы действий

68. Генеральная Ассамблея в своей резолюции 61/212 просила Канцелярию Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам обеспечить общую координацию и мобилизацию усилий для проведения среднесрочного обзора Алматинской программы действий. В связи с этим Канцелярия в тесной консультации с соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций и другими международными организациями разработала организационную основу для проведения среднесрочного обзора. Затем Ассамблея в своей резолюции 62/204 приняла к сведению организационную основу для проведения среднесрочного обзора. Задача этой основы заключается в том, чтобы так организовать проведение среднесрочного обзора, чтобы обеспечить достижение результатов практического и эксплуатационного характера, которые можно эффективно применять на глобальном, региональном, субрегиональном и национальном уровнях с целью дальнейшего ускорения процесса выполнения Алматинской программы. В качестве основных строительных блоков подготовительного процесса с выходом на высокоуровневый процесс подготовки среднесрочного обзора выбраны тематические и региональные оценки.

69. Высокие транспортные издержки на транзитные перевозки и неоправданно длительные задержки являются одновременно и симптомом, и результатом действия негативных факторов, делящихся на две основные категории, а именно: узкие места в физической инфраструктуре и нефизические барьеры. Для того чтобы оценить достигнутый по этим направлениям прогресс были созваны два совещания по основным и тематическим вопросам в качестве составной части подготовительного процесса к проведению среднесрочного обзора Алматинской программы действий. Первое тематическое совещание по вопросам развития инфраструктуры транзитных перевозок было проведено в Уагадугу 18–20 июня 2007 года. В нем приняли участие свыше 130 представителей министерств и главных ведомств стран-доноров, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, а также соответствующих организаций системы Организации Объединенных Наций, международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, региональных и субрегиональных организаций. Совещание приняло итоговый документ (см. A/62/256 и Согг.1), в котором была дана оценка состояния инфраструктуры во всех регионах, не имеющих выхода к морю, и представлены практические рекомендации.

70. Второе тематическое совещание по торговле и содействию торговле было проведено в Улан-Баторе 30–31 августа 2007 года. Этому совещанию предшествовали двухдневные консультации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по вопросам, относящимся к их эффективному и координированному участию в торговых переговорах в рамках ВТО, в частности в переговорах по вопросам содействия торговле. В совещании приняли участие свыше 150 представителей из 27 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и 30 стран транзита и стран-доноров, а также многих учреждений Организации Объединенных Наций, международных и субрегиональных организаций. На

совещании, которое было посвящено теме торговли и оказания содействия торговле, были подведены итоги достигнутого прогресса, а также разработаны концептуальные рекомендации о мерах, которые требуются осуществить в сфере торговли и для содействия торговле. На Улан-Баторском совещании был принят итоговый документ (A/C.2/62/9, приложение), в котором развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита было настоятельно рекомендовано осуществить ряд мер по содействию торговле и принять на себя твердые политические обязательства.

71. Совместными усилиями Канцелярия Высокого представителя, ЕЭК и ЭСКАТО в штаб-квартире ЭСКАТО в Бангкоке 22–23 апреля 2008 года было организовано Евро-азиатское региональное совещание по обзору. На нем присутствовали около 50 официальных лиц из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита из Азии и Европы, а также представители стран-доноров и соответствующих организаций системы Организации Объединенных Наций и других международных, региональных и субрегиональных организаций, участвовавших в работе регионального совещания по обзору. В итоговом документе совещания (E/ESCAP/64/INF/6) была дана оценка прогрессу и препятствиям, стоящим на пути осуществления Алматинской программы действий, были предложены согласованные практические рекомендации, а также определены конкретные конечные результаты, нацеленные на укрепление процесса согласования правовых режимов, принятие комплексного подхода к проблеме содействия торговле и развитию транспорта, ликвидацию физических и нефизических препятствий для транспорта и поощрение разработки комплексных программ подготовки кадров, создания национальных комитетов содействия транзитному транспорту и торговле, заполнение недостающих транспортных звеньев, поощрение использования смешанных видов транспорта и разработку концепций комплексных транспортных коридоров и комплексного логистического обслуживания, а также мобилизацию внутренних и внешних ресурсов.

72. Африканское региональное совещание по обзору проходило 18–20 июня 2008 года в Аддис-Абебе в штаб-квартире ЭКА. Этому совещанию предшествовал однодневный семинар по многосторонним конвенциям в области транзитной торговли, которые включены в проводимое в 2008 году мероприятие по подписанию договоров Организации Объединенных Наций. На Африканском региональном совещании по обзору присутствовали свыше 80 представителей практически из всех развивающихся стран Африки, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран Африки транзита, а также стран-доноров, международных, региональных и субрегиональных организаций. На совещании был принят заключительный документ (E/ECA/ALMATY/08), в котором содержатся конкретные практические меры, направленные, в частности, на обеспечение единообразного и эффективного выполнения региональных и субрегиональных документов, сокращение времени простоя в портах и на границах, что значительно снижает расходы на транзитные перевозки, активизацию участия соответствующих национальных и региональных ассоциаций частных предпринимателей с целью оказания содействия предпринимаемым усилиям, укрепления потенциала правительств в вопросах разработки и осуществления соглашений о партнерстве государственных и частных структур в целом и создание соответствующих механизмов контроля, в частности, для наблюдения за функционированием железнодорожных и других концессий, и совершенствование ин-

фраструктуры сетей на границах, а также введение совместно обслуживаемых объектов. В соответствии с выраженным пожеланием Канцелярия Высокого представителя, ЭКА, Всемирный банк, Африканский банк развития и Африканский союз окажут поддержку усилиям по выработке и подписанию межправительственного соглашения о строительстве Трансафриканской автомагистрали.

73. Европейская комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна и Канцелярия Высокого представителя организовали в Буэнос-Айресе 30 июня 2008 года Латиноамериканское региональное совещание по обзору, на котором присутствовали 31 официальный представитель латиноамериканских развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, представители соответствующих организаций системы Организации Объединенных Наций и других международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития.

74. В рамках подготовки к проведению среднесрочного обзора был проведен ряд подготовительных совещаний с целью дальнейшего повышения осведомленности международной общественности о процессе подготовки. Были проведены: а) совместный практикум Канцелярии Высокого представителя и Всемирного банка по теме: «Показатели логистической деятельности: мониторинг процесса осуществления Алматинской программы действий», на котором были рассмотрены вопросы экономического развития стран в условиях отсутствия выхода к морю, выгоды транзитных стран от предоставления транзитных услуг своим соседям, не имеющим выхода к морю, государственные системы мониторинга функционирования торговых коридоров, транзитных режимов и глобальных стандартов; б) специальное мероприятие Всемирного банка и Канцелярии Высокого представителя по вопросам содействия торговле и оказания помощи в целях развития торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на котором была дана оценка состоянию переговоров по вопросам содействия торговле в формате ВТО и последним достижениям инициативы по оказанию помощи в целях развития торговли; и с) Инвестиционный форум по теме: «Инвестиции в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю: тенденции, опыт и движение вперед». ЮНКТАД также организовала в Женеве семинар по программе технической помощи в области содействия торговле. Проведенные мероприятия должны способствовать рассмотрению практических рекомендаций на ближайшие пять лет в связи с осуществлением Алматинской программы действий.

75. Организации системы Организации Объединенных Наций продолжают прилагать усилия по разработке приемлемого на международном уровне набора показателей для оценки прогресса в осуществлении Алматинской программы действий. Канцелярия Высокого представителя занимается сбором статистических данных о ключевых макроэкономических показателях, прямых иностранных инвестициях, официальной помощи в целях развития, приемлемости уровня долговых обязательств, степени участия стран, не имеющих выхода к морю, в международной торговле, а также ряда индивидуальных показателей развития транспортной инфраструктуры и содействия торговле. Секретариат ЭСКАТО разработал методологию расчета количественной зависимости между издержками и затрачиваемым временем на каждом отрезке транзитного пути, включая время ожидания в пунктах пересечения границ, а также выявления узких мест на маршруте, которые требуется расширять.

76. Совсем недавно Всемирный банк приступил к внедрению комплексного подхода к оценке функционирования цепочки грузоотправлений, а именно к составлению индекса эффективности функционирования логистической цепочки. Новый индекс обеспечивает углубленную оценку стран по пятибалльной системе функционирования межстрановых цепочек грузоотправлений в семи областях, характеризующих современную логистическую среду: а) эффективность процесса таможенной очистки и обработки груза другими пограничными учреждениями; б) качество транспортной и информационно-технологической инфраструктуры, используемой для целей логистики; в) степень легкости и финансовые возможности в организации международных грузоотправлений; г) уровень эффективности местной логистической индустрии; д) способность отслеживания международных грузоотправлений и контроля за их прохождением; е) расходы на логистику внутри страны; ж) своевременность доставки грузов в пункты назначения. Выведенный индекс представляет собой совокупность более чем 5000 страновых оценок, подготовленных специалистами-практиками, контактирующими с данной страной по различным аспектам торговли. В ежегодном докладе Всемирного банка, посвященном предпринимательской деятельности, содержатся также очень интересные данные из области содействия торговле, иллюстрирующие задержки груза, количество представляемых документов, количество собираемых обязательных подписей, наличие лицензий и перестроечные меры, необходимые для решения подобных вопросов.

VIII. Выводы и рекомендации

77. Серьезным тормозом на пути расширения торговли и роста экономики развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по-прежнему являются высокие издержки международной торговли. Для решения таких существующих проблем транзитных перевозок, как неадекватность существующей инфраструктуры, несбалансированность торговли, неэффективность организации работы транспорта и слабость управленческих, процедурных, регулирующих и институциональных систем, должны быть разработаны соответствующие меры. Если для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, не будет найдено реальных решений тех трудностей, с которыми им приходится сталкиваться, то они будут и далее вытесняться на обочину мировой экономики.

78. Следует ускорить процесс реализации Алматинской программы действий, которая продолжает оставаться прочной глобальной основой для развития общемировых партнерских отношений, направленных на удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, за счет создания действенных и предсказуемых транзитных систем. Этот документ предлагает взаимовыгодное решение как для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и для их соседей, по территории которых пролегают транзитные маршруты.

79. За период, истекший после утверждения Алматинской программы действий, достигнут ощутимый прогресс в ее осуществлении. Международное сообщество согласилось с тем, что для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, важнее преодолеть барьер высокой стоимости транспортных перевозок, чем заполучить тарифы наиболее благоприятст-

вумой нации. Как развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, так и развивающиеся страны транзита при поддержке их партнеров по развитию заметно продвинулись в решении всех приоритетных задач Алматинской программы действий. Партнеры по развитию признали со всей определенностью особые потребности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и приняли более активное участие в деле развития транспортной инфраструктуры, содействия торговле, а также оказания помощи, облегчения долгового бремени и обеспечения доступа к рынкам. Многосторонние финансовые учреждения и учреждения, занимающиеся вопросами развития, а также региональные организации уделяли гораздо больше внимания и ресурсов проблеме создания эффективных систем транзитных перевозок. Укрепились региональные кооперационные механизмы развития сотрудничества в сфере транзитных перевозок.

80. В связи с тем, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, целиком зависят от своих соседей в вопросах получения доступа к морским портам для своих транзитных грузов, эффективные системы транзитных перевозок требуют более тесного и более действенного сотрудничества и взаимодействия между такими странами и их соседями. В ходе осуществления Алматинской программы действий следует и далее укреплять роль региональных и субрегиональных организаций. В этой связи соответствующим организациям системы Организации Объединенных Наций и другим международным организациям следует шире поддерживать региональные инициативы, в том числе усилия по интеграции инфраструктурных сетей на региональном уровне, разработке жизнеспособных схем применения смешанного транспорта, строительству недостающих звеньев дорожных сетей, осуществлению мер содействия торговле и более широкому применению информационной технологии.

81. Следует на всех уровнях содействовать проведению в жизнь структурных реформ в сфере транзитных перевозок и широкого диапазона мер содействия торговле, которые должны обеспечить снижение издержек транзитных перевозок. В эти меры следует включать и усилия по коммерциализации и либерализации транспортных услуг и действия, направленные на повышение эффективности институциональных, процедурных, регулирующих и управленческих систем, и на сокращение излишнего количества документов и бюрократических препон. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита следует не прекращать усилий, направленных на присоединение к соответствующим многосторонним конвенциям в области транзитных перевозок.

82. Международному сообществу следует шире открывать рынки для товаров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с тем чтобы ослабить бремя больших торговых издержек, обусловленных их невыгодным географическим положением. Следует расширять техническую помощь, в том числе ее оперативный компонент, для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с тем чтобы обеспечить их эффективное участие в торговых переговорах в формате ВТО, в частности в переговорах по вопросам содействия развитию торговли.

83. Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, основным источником инвестиций в развитие инфраструктуры остается ОПР. Стра-

нам-донорам и учреждениям, занимающимся вопросами финансирования и развития, в частности Всемирному банку, Азиатскому банку развития, Африканскому банку развития и Межамериканскому банку развития, предлагается расширять их финансовую помощь на финансирование проектов развития инфраструктуры транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита. Особое внимание следует уделять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в контексте инициативы по оказанию помощи в целях развития торговли.

Приложение

Отдельные показатели развития и транспорта по развивающимся странам,
не имеющим выхода к морю

Таблица 1

Валовой внутренний продукт и рост валового внутреннего продукта, 2000–2006 годы

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Расчеты ВВП в постоянных ценах 1990 года (в млн. долл. США)</i>			<i>Текущий подушевой показатель ВВП (в долл. США)</i>	<i>Среднегодовой рост ВВП</i>		
	<i>2000 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2000–2003 годы</i>	<i>2003–2005 годы</i>	<i>2006 год</i>
Афганистан	2 539	3 666	5 105	319	13,03	11,96	11,10
Армения	1 463	2 069	3 563	2 128	12,25	21,35	16,93
Азербайджан	3 835	5 179	9 701	2 362	10,53	18,02	34,47
Бутан	466	591	729	1 422	8,24	6,63	8,48
Боливия	7 047	7 544	8 510	1 101	2,30	4,10	4,10
Ботсвана	5 774	6 834	8 227	4 755	5,78	7,51	4,15
Буркина-Фасо	4 932	5 905	7 057	416	6,19	6,24	5,88
Бурунди	970	1 023	1 143	114	1,79	2,61	6,13
Центральноафриканская Республика	1 453	1 338	1 430	333	-2,71	1,74	3,25
Чад	2 172	3 004	4 485	634	11,42	20,47	2,87
Эфиопия	14 446	15 199	20 985	164	1,71	11,71	10,64
Казахстан	20 594	28 058	37 305	5 043	10,86	9,64	10,60
Кыргызстан	1 006	1 134	1 244	536	4,07	3,38	2,64
Лаосская Народно-Демократическая Республика	1 593	1 887	2 323	599	5,81	7,11	7,30
Лесото	867	939	1 022	725	2,69	3,51	1,59
Малави	3 071	3 183	3 756	164	1,20	4,28	8,52
Мали	3 742	4 699	5 335	498	7,89	4,18	4,61
Молдова	1 380	1 684	2 021	876	6,86	7,44	3,96
Монголия	1 251	1 398	1 658	1 076	3,77	8,87	0,06
Непал	5 738	6 225	6 759	290	2,75	3,24	1,87
Нигер	3 126	3 671	4 047	247	5,50	3,19	3,53
Парагвай	5 853	6 200	6 906	1 514	1,94	3,50	3,99

	Расчеты ВВП в постоянных ценах 1990 года (в млн. долл. США)			Текущий подушевой показатель ВВП (в долл. США)	Среднегодовой рост ВВП		
	2000 год	2003 год	2006 год	2006 год	2000–2003 годы	2003–2005 годы	2006 год
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>							
Руанда	2 646	3 107	3 523	242	5,50	4,92	3,01
Свазиленд	1 185	1 268	1 337	2 399	2,28	2,07	1,21
Таджикистан	1 091	1 472	1 854	424	10,50	8,50	6,98
Бывшая югославская Республика Македония	4 215	4 173	4 702	3 096	-0,33	4,09	4,00
Туркменистан	2 413	2 606	3 251	1 327	2,60	6,99	8,98
Уганда	7 152	8 479	10 124	346	5,84	6,02	6,22
Узбекистан	14 469	16 426	20 660	598	4,32	7,42	8,99
Замбия	4 002	4 523	5 354	938	4,16	5,67	6,02
Зимбабве	9 267	7 743	6 895	133	-5,81	-3,28	-4,80
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	139 758	161 227	201 011	688	4,88	7,49	7,91
Развивающиеся страны^a	6 056 110	6 859 864	8 377 110	2 310	4,24	4,50	7,00

^a За исключением стран Содружества Независимых Государств.

Источник: Статистический отдел Организации Объединенных Наций, *National Accounts Main Aggregates Database*, <http://unstat.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (данные получены 10 февраля 2008 года). Расчеты темпов роста проведены Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам.

Таблица 2
Поступления официальной помощи в целях развития и общая помощь доноров на цели развития транспорта, средств хранения и связи

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистые поступления ОПР (в млн. долл. США)</i>			<i>ОПР/ВНД (в процентах)</i>	<i>Донорская помощь на развитие транспорта, средств хранения и связи (в млн. долл. США)</i>		
	<i>2002 год</i>	<i>2004 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2000 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>
Афганистан	1 300	2 171	3 000	35,69	0,21	236,01	267,63
Армения	293	254	213	3,28	40,01	1,06	67,17
Азербайджан	349	176	206	1,18	0,06	0,11	3,31
Бутан	73	78	94	10,17	9,71	16,13	4,16
Боливия	680	770	581	5,38	31,13	51,06	4,99
Ботсвана	37	47	65	0,67	0,31	0,53	0,33
Буркина-Фасо	471	624	871	13,98	1,57	252,81	5,76
Бурунди	172	362	415	52,83	0,04	0,05	31,26
Центральноафриканская Республика	60	110	134	9,02	27,97	68,77	74,68
Чад	228	329	284	5,47	111,06	0,23	0,01
Эфиопия	1 297	1 806	1 947	14,66	35,94	185,37	374,72
Казахстан	188	268	172	0,25	154,10	0,19	0,51
Кыргызстан	186	261	311	11,77	22,19	1,09	6,60
Лаосская Народно-Демократическая Республика	278	270	364	12,14	58,46	42,78	24,13
Лесото	76	96	72	4,02	0,91	17,49	16,61
Малави	376	501	669	30,47	5,20	22,27	34,06
Мали	466	568	825	13,44	25,22	2,66	0,98
Молдова	142	120	228	6,03	0,02	0,08	0,06
Монголия	208	255	203	7,79	34,28	12,61	28,16
Непал	361	428	514	6,25	30,47	6,41	67,37
Нигер	297	541	401	11,00	33,25	10,77	32,79
Парагвай	57	22	56	0,61	..	0,39	2,14
Руанда	354	486	585	23,63	1,20	22,50	47,33
Свазиленд	22	22	35	1,30	0,83	0,08	0,06
Таджикистан	168	243	240	8,82	0,01	0,12	36,67
Бывшая югославская Республика Македония	275	250	200	3,21	13,69	0,09	2,30

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистые поступления ОПР (в млн. долл. США)</i>			<i>ОПР/ВНД (в процентах)</i>	<i>Донорская помощь на развитие транспорта, средств хранения и связи (в млн. долл. США)</i>		
	<i>2002 год</i>	<i>2004 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2000 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>
Туркменистан	41	37	26	0,26	..	1,18	..
Уганда	710	1 194	1 551	16,92	57,17	4,30	45,85
Узбекистан	189	246	149	0,87	0,00	12,57	0,13
Замбия	639	1 125	1 425	14,30	44,97	5,02	59,96
Зимбабве	199	186	280	..	0,28	0,82	0,83
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	10 192	13 846	16 116		740,24	975,56	1 240,56
Развивающиеся страны транзита	19 933	21 881	34 062		3 483,51	2 648,39	2 846,50

Сокращения: ОЕСД — ОЭСР (Организация экономического сотрудничества и развития); ВНД — валовой национальный доход.

Источник: Richard Manning, Organization for Economic Cooperation and Development, Development Assistance Committee, *Development Co-operation Report 2007* (Paris, 2008), table 25, and *CRS Online Database on Aid Activities*, <http://www.oecd.dac> (данные получены 1 апреля 2008 года).

Таблица 3
Приемлемый уровень задолженности и облегчение бремени задолженности в рамках Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Соотношение между общим объемом внешней задолженности и экспортом товаров</i>		<i>Внешняя задолженность (в процентах от ВВП)</i>		<i>Снижение бремени задолженности для БСКЗ, февраль 2008 года (в млн. долл. США в ЧТС)</i>
	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	
Афганистан	..	4,12	..	21,1	546
Армения	2,58	2,06	61,0	32,0	
Азербайджан	0,67	0,30	25,3	11,1	
Бутан	3,66	2,04	78,8	75,9	
Боливия	3,63	1,37	74,5	49,0	175
Ботсвана	0,18	0,09	6,8	4,1	
Буркина-Фасо	5,41	2,60	40,6	18,5	725
Бурунди	35,25	24,04	230,1	162,2	864
Центральноафриканская Республика	8,11	8,50	87,0	68,4	583
Чад	2,65	0,47	70,2	34,2	214
Эфиопия	14,65	2,29	91,3	17,5	2 446
Казахстан	1,76	1,83	78,3	103,4	
Кыргызстан	3,48	2,99	109,0	85,6	
Лаосская Народно-Демократическая Республика	6,11	3,41	108,5	98,6	
Лесото	1,46	0,97	54,9	35,8	
Малави	5,90	1,57	130,0	27,2	1 278
Мали	3,36	1,06	74,1	26,0	707
Молдова	2,46	2,30	87,7	64,3	
Монголия	2,39	0,94	102,5	47,4	
Непал	4,78	4,49	50,0	37,8	
Нигер	5,88	1,49	76,2	22,1	853
Парагвай	2,60	1,80	58,2	36,9	
Руанда	24,42	3,04	93,0	16,9	872
Свазиленд	0,24	0,26	20,6	20,4	
Таджикистан	1,45	0,82	78,7	42,5	
Бывшая югославская Республика Македония	1,36	1,11	40,6	42,8	
Туркменистан	0,48	0,17	29,5	8,9	
Уганда	8,07	1,26	74,1	13,6	1 349
Узбекистан	1,54	0,69	49,1	22,7	

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Соотношение между общим объемом внешней задолженности и экспортом товаров</i>		<i>Внешняя задолженность (в процентах от ВНД)</i>		<i>Снижение бремени задолженности для БСКЗ, февраль 2008 года (в млн. долл. США в ЧТС)</i>
	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	
Замбия	6,93	0,63	162,5	23,9	3 279
Зимбабве	2,68	2,40	62,2	..	
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	2,25	1,37	64,9	51,1	13 891
Развивающиеся страны транзита	1,33	0,70	30,8	20,2	14 160
Страны с низким и средним уровнем дохода	1,37	0,82	37,3	26,4	45 512

Сокращения: БСКЗ — бедные страны с крупной задолженностью; ВНД — валовой национальный доход; ЧТС — чистая текущая стоимость.

Источник: Всемирный банк, *World Development Indicators 08* (Washington, DC, 2008), tables 1.4, 4.4, 6.8 and 6.9, and *WDI and GDF Online*, <http://www.worldbank.org> (данные получены 23 апреля 2008 года). Разбивка стран по уровню дохода взята из предыдущей таблицы.

Таблица 4
Международная торговля: экспорт и импорт товаров

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Экспорт товаров (в млн. долл. США)</i>		<i>Доля в мировой торговле</i>		<i>Импорт товаров (в млн. долл. США)</i>		<i>Доля в мировой торговле</i>	
	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>
Афганистан	–	–	–	–	–	–	–	–
Армения	670	1 004	0,01	0,01	1 235	2 194	0,02	0,02
Азербайджан	2 592	6 372	0,04	0,06	2 626	5 267	0,04	0,05
Бутан	..	..	..	..	..	..	..	..
Боливия	1 651	4 223	0,02	0,04	1 684	2 825	0,02	0,02
Ботсвана	3 802	4 506	0,05	0,04	3 964	3 053	0,06	0,03
Буркина-Фасо	319	..	0,00	..	945	..	0,01	..
Бурунди	66	..	0,00	..	145	..	0,00	..
Центральноафриканская Республика	66	..	0,00	..	100	..	0,00	..
Чад	..	..	..	..	..	..	..	..
Эфиопия	513	1 043	0,01	0,01	2 686	5 207	0,04	0,05
Казахстан	12 927	38 244	0,18	0,34	8 408	23 663	0,12	0,21
Кыргызстан	582	794	0,01	0,01	717	1 718	0,01	0,02
Лаосская Народно-Демократическая Республика	..	..	..	..	..	..	..	..
Лесото	..	..	..	..	..	..	..	..
Малави	502	668	0,01	0,01	785	1 209	0,01	0,01
Мали	1 007	..	0,01	..	1 271	..	0,02	..
Молдова	790	1 052	0,01	0,01	1 399	2 693	0,02	0,02
Монголия	616	1 542	0,01	0,01	801	1 486	0,01	0,01
Непал	653	..	0,01	..	1 802	..	0,03	..
Нигер	228	..	0,00	..	560	..	0,01	..
Парагвай	1 242	1 906	0,02	0,02	2 228	5 879	0,03	0,05
Руанда	50	..	0,00	..	261	..	0,00	..
Свазиленд	1 732	..	0,02	..	1 432	..	0,02	..
Таджикистан	..	..	..	..	..	..	..	..
Бывшая югославская Республика Македония	1 367	2 401	0,02	0,02	2 306	3 763	0,03	0,03
Туркменистан	..	..	..	..	..	..	..	..
Уганда	532	962	0,01	0,01	1 375	2 557	0,02	0,02

	Экспорт товаров (в млн. долл. США)		Доля в мировой торговле		Импорт товаров (в млн. долл. США)		Доля в мировой торговле	
	2003 год	2006 год	2003 год	2006 год	2003 год	2006 год	2003 год	2006 год
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>								
Узбекистан	..	..	..	..	..	..	..	..
Замбия	980	3 770	0,01	0,03	1 574	3 074	0,02	0,03
Зимбабве	..	..	..	..	..	..	..	..
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	32 886	68 489	0,47	0,61	38 305	64 589	0,53	0,57
Развивающиеся страны транзита	935 778	1 794 712	13,36	16,08	886 136	1 620 790	12,36	14,29
Развивающиеся страны^a	2 364 614	4 487 700	33,75	40,21	1 778 316	3 834 462	24,81	33,81
Мировая торговля	7 006 464	11 161 783	..	..	7 167 501	11 341 309	..	..

^a Включая страны Содружества Независимых Государств.

Источник: Статистический отдел Организации Объединенных Наций, *UN comtrade*, <http://comtrade.un.org> (данные получены 10 апреля 2008 года).

Таблица 5
Международная торговля: экспорт и импорт товаров

	Автомобильные дороги		Железные дороги	Водные пути	Трубопроводы	Воздушный транспорт	
	Км	С твердым покрытием (в процентах)	Км	Км	Км	Отправления	
	2000–2006 годы	2000–2006 годы	2000–2006 годы	2006–2007 годы	2007 год	2000 год	2006 год
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>							
Афганистан	34 782	23,7	..	1200 (< 500 тонн водоизмещения)	466	..	..
Армения	7 515	90,0	711	..	2 036	4 406	6 177
Азербайджан	59 141	49,4	2 122	..	6 293	8 012	12 777
Бутан	..	..	..	..	..	..	..
Боливия	62 479	7,0	..	10 000	9 218	21 566	21 978
Ботсвана	24 455	33,2	888	..	..	6 703	6 905
Буркина-Фасо	92 495	4,2	622	..	..	..	..
Бурунди	12 323	10,4	..	озеро Танганьика	..	..	..
Центральноафриканская Республика	24 307	..	..	2 800	..	..	..
Чад	33 400	0,8	..	дождливый сезон	250	..	..
Эфиопия	37 018	13,4	..	..	..	..	..
Казахстан	90 800	83,0	14 205	4 000	23 211	8 041	19 160
Кыргызстан	18 500	91,1	424	600	..	6 051	4 730
Лаосская Народно-Демократическая Республика	31 210	14,4	..	4 600	540	..	..
Лесото	5 940	18,3	..	..	..	..	..
Малави	15 451	45,0	710	700	..	..	..
Мали	18 709	18,0	734	1 800	..	..	..
Молдова	12 737	86,3	1 075	424	1 980	3 682	4 248
Монголия	49 250	3,5	1 810	580	..	..	..
Непал	17 280	56,9	59	..	..	..	..
Нигер	18 423	20,6	..	300 (дождливый сезон)	..	..	..
Парагвай	29 500	50,8	441	3 100	..	7 556	9 807
Руанда	14 008	19,0	..	озеро Киву (мелководное)	..	..	..

	Автомобильные дороги		Железные дороги	Водные пути	Трубопроводы	Воздушный транспорт	
	Км	С твердым покрытием (в процентах)	Км	Км	Км	Отправления	
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	2000–2006 годы	2000–2006 годы	2000–2006 годы	2006–2007 годы	2007 год	2000 год	2006 год
Свазиленд	3 594	30,0	301	..	..	2 586	..
Таджикистан	27 767	..	616	200	587	3 953	2 976
Бывшая югославская Республика Македония	13 182	..	699	..	388	8 047	2 368
Туркменистан	24 000	81,2	2 529	1 300	7 802	21 858	15 602
Уганда	70 746	23,0	261	200	..	..	..
Узбекистан	81 600	87,3	4 014	1 100	10 593	30 075	21 514
Замбия	91 440	22,0	1 273	2 250	771	..	..
Зимбабве	92 267	19,0	..	озеро Кароба	270	13 603	6 819
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	1108 369	32,9	33 494	..	64 405	146 139	135 061

Источники: World Bank, *World Development Indicators 08* (Washington, DC, 2008), table 5.9, and *WDI and GDF Online*, <http://www.worldbank.org> (данные получены 1 марта 2008 года) and United States Central Intelligence Agency, *The World Factbook, Field Listing—Pipelines*, <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2117.html> (данные получены 1 февраля 2008 года).

Таблица 6
Отдельные показатели по инфраструктуре телекоммуникаций

	Телефонные линии и абоненты сотовой связи на 100 жителей				Пользователи Интернета на 100 жителей	Ежегодный сум- марный объем ин- вестиций в теле- коммуникации (в млн. долл. США)	Объем импорта те- лекоммуникацион- но оборудования (в млн. долл. США)
	Основные линии		Сотовая связь	Итого			
	2000 год	2006 год	2006 год	2006 год			
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>							
Афганистан	0,1	0,3	8,1	8,4	1,7	165,1	–
Армения	17,3	19,7	10,5	30,3	5,8	34,3	62,8
Азербайджан	9,8	14,0	39,2	53,3	9,8	32,6	173,4
Бутан	2,2	3,8	9,8	13,5	3,6	16,9	–
Боливия	6,1	7,1	30,8	37,9	6,2	17,7	36,4
Ботсвана	8,3	7,8	46,8	54,6	4,6	404,0	53,2
Буркина-Фасо	0,5	0,7	7,5	8,2	0,6	202,6	21,1
Бурунди	0,3	0,4	2,0	2,4	0,8	..	10,1
Центральноафриканская Республика	0,3	0,3	2,5	2,8	0,3	0,1	3,1
Чад	0,1	0,1	4,7	4,8	0,6	..	..
Эфиопия	0,4	0,9	1,1	2,0	0,2	60,2	89,5
Казахстан	12,2	19,8	52,9	72,6	8,4	87,5	468,2
Кыргызстан	7,7	8,6	23,7	32,3	12,2	3,5	85,1
Лаосская Народно-Демократическая Республика	0,8	1,5	16,7	18,2	1,2	30,0	..
Лесото	1,2	3,0	20,0	23,0	2,9	1,8	12,5
Малави	0,5	0,8	1,8	2,6	0,5	..	29,0
Мали	0,4	0,6	10,9	11,5	0,6	93,9	37,3
Молдова	13,7	24,3	32,4	56,7	17,4	90,2	48,9
Монголия	5,0	5,9	28,9	34,9	11,6	24,9	35,2
Непал	1,2	2,2	4,2	6,4	1,1	25,2	44,3
Нигер	0,2	0,2	3,4	3,5	0,3	..	17,1
Парагвай	5,2	5,3	51,3	56,6	4,1	81,5	204,6
Руанда	0,2	0,2	3,4	3,6	0,6	..	9,5
Свазиленд	3,2	4,3	24,3	28,6	4,1	27,6	15,7
Таджикистан	3,6	4,3	4,1	8,4	0,3	6,5	2,8

	Телефонные линии и абоненты сотовой связи на 100 жителей				Пользователи Интернета на 100 жителей	Ежегодный сум- марный объем ин- вестиций в теле- коммуникации (в млн. долл. США)	Объем импорта те- лекоммуникацион- но оборудования (в млн. долл. США)
	Основные линии		Сотовая связь	Итого			
	2000 год	2006 год	2006 год	2006 год			
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>						2006 год ^a	2006 год ^a
Бывшая югославская Республика Македония	25,3	24,1	69,6	93,7	13,2	45,1	52,6
Туркменистан	8,2	8,2	4,4	12,7	1,3	7,3	45,6
Уганда	0,3	0,4	6,7	7,1	5,0	67,3	121,0
Узбекистан	6,7	6,7	9,3	16,0	6,3	118,5	..
Замбия	0,8	0,8	14,0	14,8	4,2	42,5	76,4
Зимбабве	2,2	2,6	6,5	9,1	9,3	..	..
Развивающиеся страны, не имеющие вы- хода к морю	2,7	3,2	10,5	13,7	2,9	1 686,8	1 755,5
Страны с низким и средним уровнем дохода^b	..	13,0	31,0	44,0	8,0		

^a Или самые последние данные за год.

^b Разбивка сделана Всемирным банком, *World Development Indicators 2008* (Washington, DC), table 5.10.

Источник: Международный союз электросвязи, *Country data by region* (в режиме «онлайн») and *World Telecommunications/ICT Indicators*, <http://www.itu.int/ITU-D/icteye/Indicators.aspx> (данные получены 21 апреля 2008 года), и Статистический отдел Организации Объединенных Наций, *UN comtrade*, <http://comtrade.un.org> (данные получены 14 апреля 2008 года).

Таблица 7
Прямые иностранные инвестиции, чистые поступления
(В млн. долл. США)

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>2000 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2004 год</i>	<i>2005 год</i>	<i>2006 год</i>
Афганистан	0,17	2,01	0,62	3,61	2,08
Армения	104,20	120,90	218,80	258,20	343,48
Азербайджан	30,00	3 227,00	3 535,00	1 679,00	- 601,00
Бутан	0,00	2,53	3,46	9,00	6,10
Боливия	736,40	197,40	65,40	- 238,60	240,10
Ботсвана	57,32	418,77	391,55	281,32	274,13
Буркина-Фасо	23,11	29,12	14,35	34,15	25,87
Бурунди	11,68	- 0,01	0,04	0,58	290,00
Центральноафриканская Республика	0,84	19,44	24,80	28,63	24,29
Чад	114,75	712,66	495,38	612,93	700,00
Эфиопия	134,64	465,00	545,10	221,10	364,40
Казахстан	1 282,52	2 092,03	4 157,21	1 977,34	6 143,09
Кыргызстан	- 2,40	45,54	175,40	42,60	182,00
Лаосская Народно-Демократическая Республика	34,00	19,48	16,90	27,70	187,40
Лесото	31,50	41,90	53,30	57,30	57,00
Малави	39,60	7,40	22,00	26,50	29,70
Мали	82,44	132,26	101,00	223,80	185,00
Молдова	127,54	73,75	148,94	198,70	222,29
Монголия	53,70	131,50	92,90	182,30	166,50
Непал	- 0,48	14,78	- 0,42	2,44	- 6,55
Нигер	8,44	11,47	19,71	30,29	20,49
Парагвай	104,10	27,40	37,70	97,80	130,30
Руанда	8,10	4,72	7,70	10,50	14,97
Свазиленд	90,70	- 60,90	70,60	- 49,60	36,30
Таджикистан	23,54	13,57	272,03	54,48	385,20
Бывшая югославская Республика Македония	174,53	96,29	157,01	99,84	350,52
Туркменистан	131,00	226,00	354,00	418,21	730,93
Уганда	180,81	202,19	222,21	257,06	306,70
Узбекистан	75,00	70,00	187,00	88,00	164,00

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>2000 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2004 год</i>	<i>2005 год</i>	<i>2006 год</i>
Замбия	121,70	172,00	364,00	380,00	350,40
Зимбабве	23,20	3,80	8,70	102,80	40,00
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	3 802,66	8 520,01	11 762,39	7 117,99	11 365,68
Развивающиеся страны транзита	105 291,23	94 779,51	118 013,09	145 472,67	169 700,66
Развивающиеся страны	265 127,87	202 886,37	323 288,15	355 484,29	448 353,16

Источник: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (данные получены 15 июня 2008 года).