

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: General
22 July 2014
Russian
Original: English

Шестьдесят девятая сессия

Пункт 22(b) предварительной повестки дня*

**Последующая деятельность по итогам второй
конференции Организации Объединенных Наций
по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю**

**Десятилетний обзор хода осуществления 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 68/225 Генеральной Ассамблеи, в которой Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря представить доклад о десятилетнем обзоре хода осуществления Алматинской программы действий на второй Конференции Организации Объединенных Наций по странам, не имеющим выхода к морю, которая состоится 3–5 ноября 2014 года в Вене. Доклад основан на национальных и региональных отчетах о ходе осуществления Алматинской программы действий, докладах региональных совещаний по обзору в Азии, Африке, Европе и Латинской Америке, итоговых документах 17 предваряющих Конференцию мероприятий, которые были организованы на сегодняшний день, и многочисленных докладах по вопросам существа, подготовленных в преддверии Конференции. В докладе приведена оценка хода осуществления Алматинской программы действий и предлагаются рекомендации относительно будущих действий.

* A/69/159.



I. Введение

1. Тридцать две страны, не имеющие выхода к морю, с общей численностью населения около 450 миллионов человек, сталкиваются с особыми проблемами, обусловленными отсутствием у них территориального доступа к морю и удаленностью и изолированностью от мировых рынков. Их потенциал международной торговли зависит от транзита через территорию других стран. Эта зависимость от транзита, часто в сочетании с обременительными процедурами пересечения границ и неадекватностью инфраструктуры транзитных перевозок, существенно увеличивает стоимость их торгово-транспортных операций, подрывает их конкурентоспособность, снижает энтузиазм инвесторов, замедляет экономический рост и, в итоге, ограничивает их возможности в плане содействия устойчивому развитию. Таким образом, отсутствие выхода к морю выступает одним из важнейших факторов, способствующих высокой распристраненности крайней нищеты и общей экономической отсталости во многих таких странах.

2. Алматинская программа действий «Удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита» была принята в августе 2003 года в Алма-Ате (Казахстан) на 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. Главной целью Алматинской программы действий было налаживание партнерских отношений в целях решения особых проблем не имеющих выхода к морю развивающихся стран, вызванных отсутствием у них территориального доступа к морю и их удаленностью и изолированностью от мировых рынков, и выявление конкретных мер в пяти приоритетных областях: основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок, развитие и обслуживание инфраструктуры, международная торговля и содействие развитию торговли, международные мер поддержки и осуществления и обзор.

3. Генеральная Ассамблея в своей резолюции 68/270 постановила провести всеобъемлющий 10-летний обзор хода осуществления Алматинской программы действий в период с 3 по 5 ноября 2014 года в Вене. Мандат Конференции состоит в следующем: а) провести всеобъемлющую оценку осуществления Алматинской программы действий; б) определить эффективные международные, региональные, субрегиональные и национальные стратегии в отношении международной торговли и сотрудничества в области транзитных перевозок и рассмотреть вопрос о нынешнем состоянии систем транзитных перевозок с учетом новых и назревающих задач, новых и формирующихся партнерских связей и новых и намечающихся возможностей и путей решения этих задач, развития этих связей и реализации этих возможностей; в) подтвердить глобальную приверженность удовлетворению особых потребностей в области развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран и решению стоящих перед ними проблем, как это было предусмотрено на крупных конференциях и встречах на высшем уровне Организации Объединенных Наций; д) мобилизовать международное сообщество на оказание поддержки и принятие мер в интересах

развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в том числе с участием самих этих стран, и сформулировать и принять обновленную рамочную программу партнерства в целях развития на следующее десятилетие;

4. В своей резолюции 68/225 Генеральная Ассамблея просила Генерального секретаря представить на Конференции доклад о 10-летнем обзоре хода осуществления Алматинской программы действий. Подготовка ко второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, была организована межправительственными организациями, учреждениями Организации Объединенных Наций и частным сектором. Развивающиеся страны, не имеющих выхода к морю, провели оценку своего положения и подготовили национальные отчеты об осуществлении Алматинской программы действий. По состоянию на середину июня 2014 года Секретариат получил национальные доклады от 24 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В 2013 году Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, при поддержке соответствующих региональных комиссий было организовано три региональных обзорных совещания. Эти совещания увенчались принятием итоговых документов, призванных дать оценку хода осуществления Алматинской программы действий на региональном уровне. На региональных обзорных совещаниях был также обозначен ряд приоритетных задач и было рекомендовано включить их в итоговый документ Конференции в Вене. Первая сессия межправительственного Подготовительного комитета второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, была проведена 12 и 13 июня 2014 года, а вторая сессия состоится 2 и 3 октября 2014 года.

5. Что касается подготовки к Конференции учреждений Организации Объединенных Наций, то Межучрежденческая консультативная группа по наименее развитым странам, в состав которой входят основные структуры системы Организации Объединенных Наций, а также международные, региональные и другие организации, провела ряд совещаний в целях координации общих усилий системы Организации Объединенных Наций и других международных организаций в поддержку подготовительного процесса, а также для обсуждения основных и организационных мероприятий по подготовке к Конференции.

6. Было успешно проведено 17 предваряющих Конференцию мероприятий, в ходе которых особое внимание уделялось вопросам развития, которые имеют решающее значение для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, включая международную торговлю, содействие торговле и помощь в налаживании торговых связей, финансирование строительства автомобильных и железных дорог, роль услуг, развитие транспорта, последствия изменения климата, опустынивание, деградацию земель и засуху, развитие информационно-коммуникационных технологий и подключение к сетям и уязвимость не имеющих выхода к морю развивающихся стран перед внешними потрясениями. Кроме того, были проведены совещание в целях обсуждения приоритетов новой повестки дня в области развития для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и мероприятие по рассмотрению последствий достигнутого в рамках Всемирной торговой организации (ВТО) Соглашения о содействии развитию торговли в таких странах. В результате этих мероприятий, предваряю-

щих Конференцию, был обозначен ряд приоритетных вопросов, касающихся не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

7. Что касается подготовки со стороны частного сектора, то был создан руководящий комитет, который проводит регулярные консультации с целью обеспечить, чтобы частный сектор внес свой вклад в проведение Конференции. Кроме того, частный сектор принимает активное участие во всех подготовительных мероприятиях. Чтобы обеспечить всесторонний учет проблем, волнующих частный сектор, комитет провел обследование на предмет расстановки приоритетов деловых кругов в странах, не имеющих выхода к морю. Частный сектор проводил также параллельные мероприятия во время первой сессии межправительственного Подготовительного Комитета.

8. В основу настоящего доклада положены ежегодные доклады о ходе осуществления Алматинской программы действий, резюме национальных и региональных обзорных докладов, итоговые документы предваряющих Конференцию тематических совещаний, а также прочие доклады по вопросам существа. Значительная часть аналитической работы, отраженной в докладе, была проделана с опорой на данные, предоставленные системой Организации Объединенных Наций, Всемирным банком и Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). В разделе II ниже приведена сводная информация об общем прогрессе, достигнутом в деле социально-экономического развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран. В разделе III содержится тщательный анализ прогресса, достигнутого в реализации ключевых приоритетных задач, сформулированных в Алматинской программе действий. На основе этого анализа в раздел IV включены выводы и рекомендации в отношении новой программы действий. В приложении к докладу также изложена статистическая информация.

II. Обзор событий применительно к социально-экономическому положению развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

9. Отсутствие у развивающихся стран выхода к морю продолжает препятствовать их всестороннему участию в международной торговле и сводит к минимуму имеющиеся у них сравнительные преимущества. По оценкам Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, уровень развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, примерно на 20 процентов ниже, чем эти страны могли бы ожидать, если бы у них был такой доступ. В 2012 году объем торговли таких стран составлял лишь 61 процент от объема торговли прибрежных стран. В своей публикации “Doing Business 2013: Smarter Regulations for Small and Medium-Size Enterprises” Всемирный банк приводит оценки, согласно которым импортно-экспортные издержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, почти вдвое превышали аналогичные расходы соседних с ними стран транзита. Такие страны тратят в среднем 3204 долл. США на экспорт стандартизованного грузового контейнера, в то время как странам транзита это обходится в 1268 долл. США. Кроме того, импорт одного контейнера обходится этим стра-

нам в 3884 долл. США, тогда как их прибрежные соседи затрачивают на то же самое лишь 1434 долл. США.

10. Несмотря на эти сравнительные недостатки, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны добились ощутимого прогресса в социальной и экономической областях — в 2006 и 2007 годах годовые темпы роста их валового внутреннего продукта (ВВП) составили 9 процентов. С началом глобального финансового и экономического кризиса, ежегодные темпы роста ВВП резко сократились и составили в 2009 году примерно 4 процента. В 2010 году рост ненадолго ускорился до 7,1 процента, а затем замедлялся два года подряд и в 2012 году составил лишь 5,7 процента. ВВП на душу населения неуклонно возрастал — с 939 долл. США в 2003 году до 1433 в 2012 году. В 13 странах доходы на душу населения увеличились более чем на 50 процентов. В трех странах (Азербайджане, Армении и Туркменистане) доходы за период с начала осуществления Алматинской программы действий удвоились. Несмотря на этот прогресс, почти в двух третях развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, уровень дохода на душу населения намного ниже 1000 долл. США.

11. Период осуществления Алматинской программы действий совпал со временем, в течение которого произошло значительное снижение волатильности темпов роста, что свидетельствует о большей стабильности показателей экономического роста. До 2003 года темпы роста развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, колебались в среднем в пределах 5,7 процентных пункта. Колебания снизились до 3,6 процентных пункта в период 2007–2009 годов, а затем несколько возросли и в 2010–2012 годах составили 3,7 процентных пункта. Последствия снижения волатильности носят двоякий характер. Во-первых, снижение волатильности ведет к меньшей степени неопределенности, что, в свою очередь, повышает привлекательность развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, как для местных, так и для иностранных инвесторов. В этой связи вероятно позитивная увязка между снижением волатильности и потенциалом будущего роста. Во-вторых, больше всех страдают в периоды спада и меньше всех выигрывают в периоды экономического роста те, кто по уровню доходов попадает в нижнюю часть спектра. Соответственно, снижение волатильности способствует сокращению нищеты как в абсолютном, так и в относительном выражении.

12. Наряду с волатильностью роста в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в течение рассматриваемого периода продолжала снижаться и инфляция. По сравнению с периодом с 2000 по 2003 год, когда темпы инфляции измерялись двузначными показателями и в среднем составляли 13,5 процента, в 2010–2012 годах они снизились до 7 процентов. Этот сдвиг свидетельствует о более эффективной кредитно-денежной политике и успешном ослаблении ряда структурных аспектов предложения, которые могут быть сопряжены с географической изоляцией.

13. По сравнению с другими группами стран для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, характерен высокий коэффициент концентрации торговли. Судя по Индексу диверсификации торговли Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), показывающему, насколько структура экспорта страны отклоняется от среднемирового уровня, экспорту развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, присуща высокая степень концентрации — в 2010–2012 годах их индекс составлял 0,77. У разви-

вающиеся стран транзита и других развивающихся стран степень концентрации относительно менее высока, их индекс составил 0,69 и соответственно 0,70. За тот же период у развитых стран, экспорт которых гораздо более диверсифицирован, индекс составил 0,47.

14. Большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, переживают период устойчивый деиндустриализации. Кроме того, им не удастся перестроить производство и перейти от традиционных секторов к более высокопроизводительным секторам. Для тех стран, в которых наблюдается рост доли промышленного сектора, в значительной степени это увеличение обусловлено активизацией добычи полезных ископаемых, а также расширением масштабов строительства, в частности развитием инфраструктуры. Относительная доля обрабатывающей промышленности в ВВП продолжает неуклонно снижаться: в 2003 году она составляла порядка 13 процентов, а в период 2010–2012 годов сократилась в среднем до 10,7 процента. Аналогичная тенденция наблюдалась и в области сельского хозяйства. Эта тенденция свидетельствует о том, что Алматинская программа действий не обеспечила повышения и поддержания роста в сфере добавления стоимости. Помимо замедления экономической диверсификации, деиндустриализация подрывает производственный потенциал и обращает вспять структурные преобразования, еще более изолируя развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Кроме того, она препятствует их эффективному и действенному участию в глобальных производственно-сбытовых цепочках и международной торговле. В такой обстановке необходимо обеспечить новаторское мышление наряду с инициативными стратегиями промышленного развития. Для многих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, расширение сферы услуг по-прежнему остается одной из приоритетных задач, реализация которой сулит повышение эффективности и ускорение экономического роста в более традиционных областях, таких как образование, здравоохранение, банковское дело и страхование, а также научные исследования и разработки, корпоративная поддержка и туризм.

15. В рамках проводимой Всемирным банком оценки национальной политики и общественных институтов рассматривается сочетание факторов, имеющих отношение к вопросам гендерного равенства в развивающихся странах, как то обеспечение равной защиты в соответствии с законом, доступ к услугам в областях здравоохранения и образования и деятельность общественных институтов. Хотя данные за период, предшествовавший принятию Алматинской программы действий, отсутствуют, можно констатировать, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, добились значительного прогресса за период с 2005 года. Улучшение положения в области гендерного равенства находит свое отражение в увеличении доли женщин, занятых в несельскохозяйственном секторе, которая выросла почти на 6 процентных пунктов по сравнению с началом 2000-х годов. В среднем положение дел с обеспечением равенства в сфере образования в течение последнего десятилетия продолжало улучшаться. В период 2007–2009 годов заметно возросло соотношение между числом посещающих школы девочек и мальчиков в системе начального и среднего образования по сравнению с периодом 2004–2006 годов.

16. Образование и грамотность среди молодежи играют важную роль в формировании будущего кадрового потенциала в развивающихся странах. Уровень грамотности среди молодежи в странах, не имеющих выхода к морю, измеряемый в качестве процентной доли от численности населения в возрасте от 15 до

24 лет, возрос в среднем на 4,2 процентных пункта — с 82,7 процента в 2000 году до 86,9 процента в 2011 году. Несмотря на этот прогресс, уровень грамотности среди молодежи в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, по-прежнему является одним из самых низких среди всех сопоставимых групп.

17. В Алматинской программе действий четко констатируется, что основные программы реформ политики в области транзитных перевозок должны сопровождаться выработкой стратегий сокращения масштабов нищеты в целях содействия обеспечению устойчивости. В более общем плане долгосрочная задача развития заключается в улучшении условий жизни, причем не только в плане финансовых аспектов, но и с точки зрения качества жизни, здравоохранения и социального обеспечения. В связи с этим необходимо рассматривать вопрос о том, какая доля населения в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, располагает на проживание менее чем 1,25 долл. США в день. Для немногих стран, где имеются данные, эта группа населения снизилась с примерно 28 процентов в период 2000–2005 годов до 21 процента в период с 2006 по 2011 год. Вместе с тем крайняя нищета по-прежнему широко распространена в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, половина из которых имеет также статус наименее развитых стран. Аналогичные тенденции наблюдаются по другим показателям развития человеческого потенциала, как то коэффициенты младенческой смертности, материнской смертности и распространения ВИЧ. В целом, несмотря на заметное улучшение, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, как правило, добиваются гораздо меньших успехов по сравнению с другими группами стран.

18. На более позднем этапе осуществления Алматинской программы действий выявилось несколько структурных недостатков, характерных для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в том числе крайняя уязвимость перед лицом социально-экономических потрясений. Дело не только в том, что экономика этих стран подверглась наиболее сильному сокращению в результате глобальных финансово-экономических кризисов, они также столкнулись с гораздо более сильным по сравнению с другими странами замедлением темпов роста международных мер поддержки, включая приток иностранного капитала в качестве официальной помощи в целях развития (ОПР) и прямых иностранных инвестиций (ПИИ). Например, доля торговли в общем объеме ВВП развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, сократилась в 2008–2010 годах на 7 процентов и составила 78,3 процента. В то же время в развивающихся странах транзита этот показатель сократился только на 1,2 процента, в среднем по странам мира — всего лишь на 0,5 процента. Торговли товарами достигла наивысшего показателя в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в 2008 году — 72,8 процента в общем объеме ВВП. Однако вскоре после этого, в 2009 году, ее доля снизилась до 58,4 процента. Несмотря на то, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, испытали на себе более сильное воздействие, объем полученной ими чистой ОПР, исчисленный в процентах от валового национального дохода, сократился с 9,6 в 2007–2009 годах до 8,5 в 2010–2011 годах, притом что в развивающихся странах транзита и других развивающихся странах отмечалось незначительное увеличение.

III. Прогресс, достигнутый в реализации приоритетных задач Алматинской программы действий

A. Основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок

19. Со времени принятия Алматинской программы действий, был достигнут заметный прогресс в пересмотре нормативных рамок, применимых к транзитным перевозкам и торговле в целях искоренения недоработок и нефизических препятствий для трансграничных перевозок. Наблюдается либерализация и расширение участия частного сектора в управлении транзитными коридорами и развитии инфраструктуры; созданы более действенные механизмы организационной поддержки транзитных операций; вступили в силу всеобъемлющие межправительственные соглашения; возросло число сторон, присоединившихся к многосторонним конвенциям о транзитных перевозках; активизировалось сотрудничество между частным и государственным секторами; расширились масштабы сотрудничества на двустороннем, региональном и международном уровнях и использования систем электронного обмена данными. Многие развивающиеся страны уже пересмотрели или пересматривают свое таможенное законодательство с целью обеспечить единообразие с нормами, действующими у их соседей, и другими международными стандартами и процедурами. Такие страны добились более высокой степени согласования транспортной и транзитной политики, законов, процедур и практики со странами транзита. Возросли масштабы разработки, принятия и осуществления региональных и субрегиональных соглашений по облегчению транзита. Рационализированы и согласованы нормы и процедуры пограничного контроля, что позволяет повысить эффективность и уменьшить число задержек.

20. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и соседние страны транзита предприняли инициативы по созданию и укреплению институциональных механизмов координации работы по облегчению транзитных перевозок в национальном масштабе. Например, в нескольких странах созданы национальные комитеты по развитию транспорта и торговли с участием как государственного, так и частного секторов, как то комитет содействия развитию транспорта в Мали, национальные комитеты по содействию развитию торговли в Буркина-Фасо, Центральноафриканской Республике, Ботсване и Замбии, национальные комитеты содействия развитию торговли и транспорта в Армении, Азербайджане, Чаде, Кыргызстане, Монголии, Непале, Свазиленде и Таджикистане; в Казахстане создан национальный комитет по транзиту, а в Бутане — национальный комитет содействия развитию торговли. Такие комитеты содействуют эффективной координации между соответствующими учреждениями, ведающими вопросами содействия развитию международной торговли и транспорта. Однако главный вызов состоит в том, чтобы обеспечить эффективность их работы и координацию оперативных потенциалов.

21. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, активно вовлекают частный сектор в процесс упрощения процедур торговли и формирования транзитной политики. Например, во всех странах — членах Таможенного союза стран юга Африки, в том числе в не имеющих выхода к морю Ботсване, Лесото и Свазиленде, для укрепления взаимоотношений между таможенными органами и торговыми фирмами созданы таможенно-торговые форумы, в которых

участвуют и представители частного сектора. На национальном уровне в Малави и Монголии приняты стратегии партнерских отношений между государственным и частным секторами, призванные дать возможность частному сектору принять участие в создании инфраструктуры и оказании услуг. В Свазиленде создан ряд национальных комитетов, которые регулярно заседают, прилагая усилия по поощрению диалога и сотрудничества между государственным и частным секторами по таким вопросам, как разработка надлежащей политики и процедур в области транзитных перевозок.

22. На национальном уровне инициативы касались ликвидации железнодорожных монополий в некоторых развивающихся странах и создания условий для конкуренции в области перевозок. Во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита национальные железнодорожные компании теперь конкурируют с автотранспортными перевозчиками на равноправной основе. Во многих странах правительства теперь предписывают железным дорогам соблюдать коммерческие принципы. Например, в Западной Африке железная дорога из Дакара в Бамако с 2003 года переведена под частное управление. В Южной Африке проведены реформы в целях обеспечения более широкого участия частного сектора в развитии и обслуживании объектов инфраструктуры. Меры по либерализации услуг в области транзитных перевозок приняты и в азиатских развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита.

23. В частном секторе развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, также все более повсеместно создаются профессиональные органы, как то ассоциации грузоперевозчиков экспедиторов, дабы обеспечить платформы для представительства и диалога с правительствами, призванные содействовать реализации их общих интересов и улучшению правовых рамок, регулирующих транзитные перевозки. Национальные профессиональные ассоциации аффилированы с региональными и субрегиональными органами, которые представляют и отстаивают интересы своих членов. Эти реформы содействуют созданию условий для более тесного сотрудничества и координации усилий государственного и частного секторов.

24. Главными инструментами обеспечения согласования, упрощения и стандартизации норм и документации выступают международные конвенции по транспортным перевозкам и транзиту и региональные и субрегиональные соглашения, ратифицированные развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита. Насчитывается более 50 конвенций Организации Объединенных Наций, посвященных содействию развитию международных грузоперевозок и торговли. Семь из них являются особенно актуальными, ибо они обеспечивают по меньшей мере минимальный уровень международной унификации для транзитных перевозок и пересечения границ стран, не имеющих выхода к морю, как это определено Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в ее резолюции 48/11 о роли автомобильного и железнодорожного видов транспорта в реализации мер содействия развитию. Существуют и другие соответствующие международные конвенции, такие как Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур с внесенными в поправки (1999 года). К этим основным международным конвенциям присоединилось немного стран, как показано в таблице 1 ниже.

25. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита следует оказывать поддержку в том, чтобы они становились участниками этих важных правовых документов. В этой связи региональные экономические комиссии и другие специализированные учреждения могут оказывать техническую помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита. Эти организации могут еще более активизировать помощь в области наращивания потенциала, включая учебные программы для всех заинтересованных сторон, и обеспечить повышение уровня осведомленности и понимания процесса и последствий присоединения к международным конвенциям, касающимся содействия развитию транзитных перевозок.

Таблица 1

Положение дел с ратификацией конвенций Организации Объединенных Наций развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита или присоединения к ним по состоянию на 30 июня 2014 года

<i>Конвенция</i>	<i>Число развивающихся стран, не имеющих выхода к морю</i>	<i>Число стран транзита</i>
Конвенция о дорожном движении (1968 год)	13	12
Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год)	8	9
Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 год)	11	5
Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (1956 год)	6	3
Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972 год)	6	3
Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год)	11	3
Конвенция о договоре о международной дорожной перевозке грузов (1956 год)	10	2
Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (1999 год)	14	15

Источник: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html и www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/instruments.aspx.

26. На региональном и субрегиональном уровнях с течением лет страны, не имеющие выхода к морю, и соседние с ними страны транзита заключали соглашения об облегчении транзитных перевозок и содействии развитию торговли в рамках их региональных экономических сообществ. Для укрепления режимов облегчения и интеграции транспортных и транзитных перевозок был принят ряд решений и поправок к региональным и субрегиональным соглашениям.

27. В Азии был достигнут существенный прогресс в разработке и реализации Межправительственного соглашения по Сети азиатских автомобильных дорог, которое было принято в 2003 году и вступило в силу в 2005 году, и Межправи-

тельствственного соглашения по Трансазиатской железнодорожной сети, которая было принято в 2006 году и вступило в силу в 2009 году. В ноябре 2013 года в Бангкоке было принято и открыто для подписания Межправительственное соглашение об удаленных от моря транспортных терминалах. По состоянию на 11 июля 2014 года Соглашение подписали 15 сторон и ратифицировали два государства (Республика Корея и Таиланд). В течение отчетного периода в Азии были приняты и другие соответствующие соглашения, направленные на повышение эффективности транзитных перевозок и содействие развитию торговли в регионе. Например, в 2012 году государства — члены Шанхайской организации сотрудничества завершили переговоры по проекту соглашения об облегчении международных автомобильных перевозок и приложений к нему. На основе этого соглашения для транзитных перевозок в Центральную Азию и обратно будет открыт доступ в еще два морских порта в Китае и Российской Федерации.

28. Таможенный союз между Казахстаном, Беларусью и Российской Федерацией, созданный в 2010 году, способствовал значительному сокращению времени, затрачиваемому грузовыми автомобилями на выезде из Казахстана и въезде в Российскую Федерацию — с семи до двух часов. В субрегионе Большого Меконга Вьетнам, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Таиланд заключили в 2012 году измененный Меморандум о взаимопонимании на предмет продолжения дорог Экономического коридора между Востоком и Западом до их столиц. Эта инициатива позволит расширить географический охват транспортных услуг и обеспечить операторам гибкость в выборе транспортных маршрутов.

29. В феврале 2013 года в Женеве министры транспорта и другие высокопоставленные представители правительств Евро-Азиатского региона подписали совместную декларацию о евро-азиатском железнодорожном сообщении и деятельности по унификации норм права, регулирующих железнодорожный транспорт. В декларации провозглашена приверженность стран, расположенных вдоль линий железнодорожного сообщения в Европе и Азии, взаимодействовать между собой в целях унификации правовых условий функционирования железных дорог по аналогии с теми, которые уже действуют применительно к другим видам транспорта (автомобильного, воздушного, водного и морского), дабы сделать возможной перевозку грузов и контейнеров по железной дороге через территорию нескольких стран по единому контракту о грузоперевозках, единой накладной и в рамках единого свода норм о материальной ответственности.

30. Африканский регион добился прогресса в деле заключения межправительственного соглашения о согласовании норм и стандартов Трансафриканской сети автомобильных дорог. На третьей сессии Конференции министров транспорта стран Африканского союза, состоявшейся в апреле 2014 года, соглашение было одобрено. На той же Конференции были приняты Африканская хартия безопасности дорожного движения и Перспектива развития железных дорог в Африке на период до 2040 года. Региональные экономические сообщества в Африке все активнее работают над консолидацией и согласованием своих стратегий и программ. Например, 12 июня 2011 года главы государств и правительств стран Восточноафриканского сообщества, Общего рынка Восточной и Южной Африки (КОМЕСА) и Сообщества по вопросам развития стран юга Африки (САДК) встретились и подписали декларацию о начале пе-

реговоров по созданию трехсторонней зоны свободной торговли, которая будет способствовать укреплению и углублению экономической интеграции, включая упрощение и стандартизацию таможенных документов и процедур, согласование классификации товаров и применение принципов комплексного управления пересечением границ за счет создания единых пограничных пунктов.

31. В Западной Африке укрепляется взаимосвязь между Экономическим сообществом западноафриканских государств и Западноафриканским экономическим и валютным союзом, что привело к принятию общей программы действий по ряду вопросов, включая либерализацию торговли и конвергенцию макроэкономической политики. В Центральной Африке Экономическое сообщество центральноафриканских государств и Центральноафриканское экономическое и валютное сообщество все чаще принимают меры по согласованию политики и программ. Эти усилия, в частности в области транспорта, связи и таможенного контроля, помогут облегчить транзит, перевозку и торговлю для стран, не имеющих выхода к морю.

32. В Африканском регионе достигнуты конкретные соглашения по улучшению бесперебойного функционирования отдельных транзитных коридоров. Например, в 2007 году было принято Соглашение о транзите и перевозках по Северному коридору между Бурунди, Демократической Республикой Конго, Кенией, Руандой и Угандой, текст которого представляет собой обновленный вариант соглашения 1985 года, в частности в нем изложен расширенный мандат и предусмотрены корректировки на случай новых событий в регионе. В 2006 году было принято Соглашение между Бурунди, Демократической Республикой Конго, Руандой, Угандой и Объединенной Республикой Танзания о создании Агентства по обеспечению эффективности транзитных перевозок через центральный коридор; оно предусматривает использование этого коридора в качестве наиболее эффективного пути для наземной транспортировки товаров между участвующими государствами. Договаривающиеся государства договорились предоставить друг другу право транзита через свою территорию и оказывать всевозможное содействие, разрабатывать правила и вводить процедуры для этой цели без какой-либо дискриминации.

33. В Южной Америке региональная интеграция еще больше усилилась благодаря созданию Южноамериканского союза наций — межправительственной организации, которая объединяет региональные соглашения, включая Южноамериканский общий рынок (МЕРКОСУР) и Андское сообщество. Учредительный договор Южноамериканского союза наций вступил в силу 11 марта 2011 года и предусматривает более широкое согласование политики в области развития инфраструктуры.

34. Главным инструментом облегчения автодорожных транзитных перевозок, даже в районах высокой региональной интеграции, по-прежнему выступают двусторонние соглашения. Они необходимы для реализации местных норм, таких как общие процедуры и часы работы пунктов пограничного контроля. Имеется несколько примеров таких двусторонних соглашений. В июне 2011 года Китай и Монголия вновь подтвердили свое соглашение о международных автодорожных перевозках и протокол к нему. Возобновленное соглашение открывает доступ к 36 транспортным маршрутам, проходящим через 13 пунктов пересечения границы между двумя странами, и предусматривает долгосрочные многократные въездные разрешения на перевозку грузов в до-

полнение к уже действующим краткосрочным одноразовым разрешениям. В августе 2012 года Казахстан и Кыргызстан упростили формальности и процедуры пересечения границы между ними в рамках системы единых пунктов проверки автотранспортных средств, грузов и пассажиров на границе. Это стало результатом заключения в 2006 году соглашения между правительствами Казахстана и Кыргызстана о совместном контроле на кыргызско-казахской границе.

35. Ботсвана и Намибия заключили соглашение о создании единых комплексных пограничных пунктов в Мамуно и Транс-Калахари. Эфиопия подписала договоры об использовании портовых средств и услуг для импортно-экспортных грузов и сотрудничестве в области морских перевозок с Джибути, Йеменом и Суданом. Малави имеет двусторонние соглашения по морским, воздушным, авто- и железнодорожным перевозкам с Замбией, Зимбабве, Мозамбиком, Объединенной Республикой Танзания и Южной Африкой, которые регулируют вопросы транзита. Хотя двусторонние соглашения используются довольно широко, в исследовании Всемирного банка, посвященном 70 двусторонним соглашениям, было установлено, что некоторые двусторонние договоры чрезмерно громоздки и могут быть контрпродуктивными ввиду заложенных в них жестких норм осуществления, отклонений от международной передовой практики или защиты корыстных интересов. Еще в одном исследовании было установлено, что некоторые двусторонние соглашения действуют дольше региональных соглашений и в них сохраняются устаревшие нормы распределения издержек на грузоперевозки между странами, которые не только противоречат общим принципам таможенного транзита, но и не способствуют общей эффективности транзитных перевозок. Важно, чтобы развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и соседним с ними странам транзита оказывалось содействие в деле принятия более комплексного подхода при разработке двусторонних соглашений, на основе международных конвенций, передового опыта, норм и стандартов.

36. В течение рассматриваемого периода развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита все более широко применяли меры, которые существенно сокращают операционные издержки торговли и задержки в пунктах пересечения границы. В числе этих мер следует отметить применение информационных технологий, как то автоматизированная система обработки таможенных данных, и сооружение комплексных пограничных пунктов, как, например, пункт в Чирунду, на границе между Замбией и Зимбабве, который позволил сократить время пересечения границы с девяти дней до порядка девяти часов. К числу других мер относятся схемы страхования транспортных средств перед третьими сторонами, например система «желтой карточки» в регионе КОМЕСА; разблокирование дорог; внедрение электронных систем отслеживания грузов; увеличение продолжительности рабочего дня, как, например, в Бурунди и Свазиленде; использование единого административного документа для таможенной очистки, как, например, в Буркина-Фасо, Лесото, Парагвае, Свазиленде и Чаде; расширение использования электронных систем для таможенной очистки.

37. Большинство развивающихся стран начали внедрять информационно-коммуникационные технологии на границах. В число стран, которые начали принимать меры по компьютеризации своих границ посредством автоматизированной системы обработки таможенных данных, входят Афганистан, Бот-

свана, Боливия (Многонациональное Государство), Буркина-Фасо, Бурунди, бывшая Югославская Республика Македония, Замбия, Зимбабве, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Лесото, Малави, Мали, Непал, Нигер, Республика Молдова, Руанда, Свазиленд, Уганда, Центральнаяафриканская Республика, Чад и Эфиопия. Парагвай также компьютеризировал свою систему, но использовал другую программу. Во многих развивающихся странах, включая Азербайджан, Армению, Буркина-Фасо, Замбию, Казахстан, Кыргызстан, Лаосскую Народно-Демократическую Республику, Монголию, Непал, Парагвай, Республику Молдова, Руанду, Таджикистан, Уганду и Узбекистан, введены или запланированы пограничные пункты с «единым окном». Несколько стран сообщили о положительных экономических результатах введения этой меры.

38. По данным различных исследований, число дней, затрачиваемых развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, на импорт, сократилось с 57 в 2006 году до 47 в 2014 году. Кроме того, число дней, затрачиваемых на экспорт, снизилось за тот же период с 48 до 42. Несмотря на это важное достижение, в этой приоритетной области требуются дополнительные усилия, чтобы обеспечить дальнейшее сокращение числа затрачиваемых дней.

В. Развитие и обслуживание инфраструктуры

39. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, приложили значительные усилия для улучшения транспортного сообщения с соседними странами и развития транспорта внутри страны за счет совершенствования и модернизации своих транспортных сетей. Был достигнут прогресс в деле модернизации и расширения дорожно-транспортной транзитной сети, которая выступает главным средством доставки грузов в ближайшие морские порты для большинства развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. На региональном уровне в Азии в период с 2006 по 2010 год было модернизировано примерно 6,5 процента Сети азиатских автомобильных дорог, которая сейчас включает в себя в общей сложности порядка 141 000 км дорог на территории 32 государств-членов. Несмотря на этот прогресс, около 8 процентов дорог Сети (11 915 км) не отвечали минимальным желательным стандартам в 2010 году. Согласно исследованию ЭСКАТО, почти две трети из этих 11 915 км дорог класса III находятся в Афганистане, Монголии, Мьянме, Пакистане и Таджикистане (см. E/ESCAP/70/5).

40. В Африке была существенно модернизирована Трансафриканская магистраль, общая протяженность которой в рамках девяти коридоров достигла 54 120 км. Был достигнут прогресс в развитии дорожной инфраструктуры в основных транспортных коридорах. Региональные экономические сообщества модернизировали участки трассы проходящие через их субрегионы и построили несколько связующих звеньев. Продвигалась реализация проекта по завершению строительства недостающих звеньев Транссахарской магистрали, которая соединит Алжир и Нигер. Кроме того, было отремонтировано 220 км трассы «Танзам» в Объединенной Республике Танзании, сооружен Южнорукский мост в Малави и реализован проект строительства дороги между Аддис-Абебой, Найроби и Момбасой (Кения). Вместе с тем в целом прогресс протекает медленно, и в Трансафриканской магистрали по-прежнему много пробелов и плохо обслуживаемых сегментов. Чтобы обеспечить реальное сообщение в масштабах континента, недостает порядка 100 000 км региональных трасс.

41. В 2010 году Африканский союз запустил Программу развития инфраструктуры в Африке, призванную обеспечить координацию усилий и использование ресурсов для развития инфраструктуры. Программа включает в себя приоритетные инфраструктурные проекты в областях энергетики, транспорта, трансграничных водных ресурсов и информационно-коммуникационных технологий, которые осуществляются в рамках плана приоритетных действий на период 2012–2020 годов. Стоимость проектов, предусмотренных этим планом, оценивается в 67,9 млрд. долл. США, включая проекты транспортной инфраструктуры на сумму порядка 24,4 млрд. долл. США.

42. В Южной Америке развитие транспортной, энергетической и телекоммуникационной инфраструктуры координируется в рамках Инициативы по региональной интеграции в Южной Америке. В декабре 2012 года в рамках Инициативы осуществлялось в общей сложности 474 транспортных проекта, причем наибольшую долю составляли проекты строительства автомагистралей (47,5 процента), а наименьшую — проекты комбинированных видов транспорта (3 процента).

43. На национальном уровне в течение отчетного периода развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, реализовывали проекты дорожного строительства, направленные на обеспечение расширения и модернизации их сетей. Например, общая протяженность дорожной сети в Буркина-Фасо увеличилась с 9500 км в 1998 году до 15 272 км в 2010 году; общая протяженность дорог с асфальтовым покрытием также увеличилась более чем на 50 процентов в течение этого периода. В Чаде протяженность дорог с твердым покрытием увеличилась с 557 км в 2002 году до 1616 км в 2012 году. В Эфиопии протяженность дорог национального значения выросла с 37 018 км в 2002–2003 годах до 56 190 км в 2011–2012 годах. В Лаосской Народно-Демократической Республике за последние десять лет было восстановлено или существенно улучшено более 3000 км дорог. В Азербайджане в отчетный период было построено или восстановлено более 7000 км дорог. В Таджикистане было построено или модернизировано в общей сложности 1650 км шоссейных дорог, что способствовало улучшению транспортного сообщения между Душанбе и пунктами пересечения границы с Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном. Казахстан осуществляет 61 проект развития инфраструктуры с общим бюджетом более 23 млрд. долл. США, которые включают в себя восстановление и модернизацию свыше 20 000 км шоссейных дорог. Монголия осуществляет проекты строительства дорог, некоторые из которых уже завершены. В 2012 и 2013 годах, например, было построено в общей сложности 1820 км дорог.

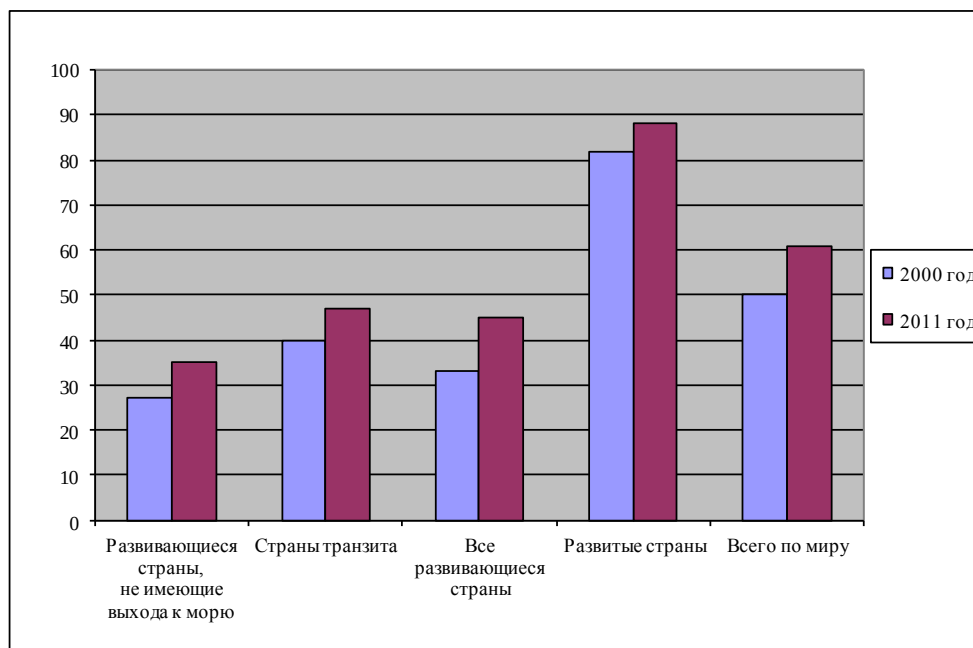
44. Главным источником средств для строительства и поддержания дорог, как сообщалось в национальных докладах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, выступают бюджетные ассигнования, инвестиции партнеров по процессу развития и фонды развития дорожной сети, формируемые за счет сборов с пользователей, налогов на топливо или бюджетных ассигнований. Например, следующие не имеющие выхода к морю развивающиеся страны указали в своих национальных докладах, что они используют ресурсы учрежденных дорожных фондов: Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Замбия, Зимбабве, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Лесото, Малави, Республика Молдова, Чад и Эфиопия. Некоторые страны создали дорожные агентства, которые функционируют независимо от профильных министерств.

Они занимаются в основном выдачей подрядов на производство общественных работ.

45. В целом процентная доля дорог с твердым покрытием в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, выросла с 2003 года, но остается низкой: лишь в девяти странах доля дорог с твердым покрытием превышает 50 процентов и в восьми странах она составляет от 20 до 49 процентов. Если сравнивать с другими группами стран, то развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, имеют самую низкую долю дорог с твердым покрытием, а за ними следуют развивающиеся страны транзита, как это можно увидеть на рисунке I.

Рисунок I

Процентная доля дорог с твердым покрытием



Источник: База данных Статистического отдела.

46. Слабым звеном в развитии транспортных систем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по-прежнему являются железные дороги. Только 10 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имеют железные дороги протяженностью более 1000 км, которые способны перевозить коммерческие грузы. По всей протяженности Трансазиатской железнодорожной сети, в которую входят 117 500 км железнодорожных линий в 28 странах-членах, насчитывается около 10 500 км недостающих звеньев (9 процентов). Был отмечен прогресс в планировании и строительстве недостающих участков железных дорог в Азербайджане, Лаосской Народно-Демократической Республике, Монголии и Узбекистане. В Казахстане, Монголии, Туркменистане и Узбекистане растет протяженность железнодорожных сетей и интенсифицируется их использование. В Африке протяженность сети железных дорог составляет 74 775 км, однако она имеет крайне слабую разветвленность и сосредоточена в основном на севере и на юге континента. В региональной сети железных дорог

по-прежнему насчитывается около 26 362 км недостающих звеньев. В этом подсекторе практически не было отмечено никакого прогресса, но вместе с тем отмечается возрождение отдельных проектов развития железных дорог в западной, центральной, восточной и южной частях Африки. В Южной Америке был достигнут прогресс в деле интеграции железных дорог. В Парагвае ведется работа по перестройке сети железнодорожного транспорта с уделением особого внимания развитию комплексных транспортных коридоров, поскольку старые маршруты пришли в негодность.

47. Основные проблемы в области развития железнодорожных сетей включают ограниченность ресурсов, инвестируемых в строительство недостающих звеньев, ограниченность мощностей и объектов для сортировки сообщения, снижение количества единиц подвижного состава, в частности железнодорожных локомотивов, и различия в стандартах ширины железнодорожной колеи, в результате чего приходится часто загружать и разгружать товары и увеличиваются сроки поставок и транспортные издержки. Из-за увеличения конкуренции с автодорожным сектором железнодорожные компании сталкиваются с медленными, а иногда и отрицательными темпами роста.

48. Внутренний водный и речной транспорт играет важную роль в перевозке грузов в Боливии (Многонациональное Государство), Казахстане, Лаосской Народно-Демократической Республике, Парагвае, Центральноафриканской Республике и Чаде. В числе основных проблем следует отметить необходимость повышения судоходности некоторых рек и ограниченную пригодность к использованию некоторых рек в течение сезона засухи из-за низкого уровня воды.

49. Развитие сетей автомобильных и железных дорог и внутренних водотоков должно дополняться одновременным развитием вспомогательной инфраструктуры. Вспомогательная инфраструктура будет обеспечивать не только безопасность автомобильных и железных дорог и внутренних водотоков, но и участие местных предприятий в организации обслуживания вдоль таких путей, что будет приводить к созданию коридоров развития.

50. За отчетный период был достигнут прогресс в создании сухих портов во всех регионах. Следующие не имеющие выхода к морю развивающиеся страны создали или создают сухие порты: Буркина-Фасо, Казахстан, Лесото, Мали, Непал, Парагвай, Свазиленд, Уганда, Узбекистан и Эфиопия.

51. Что касается воздушного транспорта, то в ряде развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, возрос объем грузовых авиаперевозок. Вместе с тем спрос ограничивается стоимостью транспортировки грузов по воздуху, которая, как правило, в 4–5 раз превышает стоимость автомобильных перевозок и в 12–16 раз — стоимость морских перевозок. Воздушный транспорт во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, играет важную роль в развитии пассажирского транспорта и туризма. Число рейсов зарегистрированных воздушных перевозчиков в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в целом увеличилось с примерно с 200 000 в 2003 году до примерно 362 800 в 2013 году. Основные проблемы, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю развивающиеся страны применительно к воздушным перевозкам, сводятся к колоссальным потребностям в ресурсах для инвестиций в инфраструктуру, эксплуатационное обслуживание, ремонт и замену устаревающих средств в сочетании с нехваткой профессиональных кадров и отсутстви-

ем современных терминалов. Вследствие этих трудностей перевозки по воздуху ограничиваются товарами с высокой удельной стоимостью или срочными грузами, такими как документы, лекарственные препараты, модная одежда, электронные потребительские товары и скоропортящиеся сельскохозяйственные и морские продукты. Более широкому использованию воздушных перевозок препятствуют и высокие цены на топливо.

52. Трубопроводный транспорт является рентабельным средством транспортировки как сырой нефти, так и продуктов ее переработки. За отчетный период Армения, Многонациональное Государство Боливия, Казахстан, Республика Молдова, Туркменистан, Узбекистан и Чад расширили свои сети нефте- и газопроводов.

53. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, добились значительного прогресса в деле модернизации телекоммуникационной инфраструктуры, особенно в использовании сотовых телефонов и в развитии сети Интернет, как показано в таблице 7 приложения к настоящему докладу. Такой успех стал возможным благодаря либерализации сектора телекоммуникаций и привлечения инвестиций частного сектора. Несмотря на достигнутый прогресс в деле распространения информационно-коммуникационных технологий, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, отстают от других развивающихся стран в сфере широкополосного доступа к Интернету, хотя эта технология может сыграть крайне важную роль в плане увеличения взаимосвязи, усиливая конкуренцию между предприятиями и содействуя международной торговле. К числу приоритетных задач с точки зрения развития информационно-коммуникационных технологий в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, относится расширение доступа к подводной волоконно-оптической кабельной сети с высокой пропускной способностью для обеспечения недорогостоящих международных услуг в сфере речевой связи и более быстрого доступа к Интернету и прокладка широкополосных магистральных сетей для налаживания связи между населенными пунктами и городами внутри стран и для поощрения общих инфраструктур в секторах транспорта, энергетики и информационно-коммуникационных технологий в сотрудничестве с соседними странами транзита.

54. Надежная, современная и недорогостоящая энергетическая инфраструктура имеет жизненно важное значение для сокращения сроков транзита грузов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и для наращивания производственного потенциала. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, отличаются большими различиями в уровнях электрификации. Хотя за последнее десятилетие и были достигнуты заметные улучшения в сфере электрификации, еще предстоит проделать большой путь, прежде чем базовые потребности в сфере энергетической инфраструктуры будут удовлетворены в большинстве таких стран. Более того, самые последние данные из Африканского региона показывают, что в 2012 году африканские страны испытывали в среднем 8,6 перебои в снабжении электроэнергией. Такие перебои объясняются главным образом отсутствием региональной взаимосвязанности электросетей и нехваткой электроэнергии в затронутых этой проблемой странах.

55. Ликвидировать разрыв в финансировании инфраструктуры невозможно силами одного лишь государственного сектора. Для этого необходимо наладить субрегиональное и региональное сотрудничество в отношении инфраструктур-

ных проектов, укрепляя национальные бюджеты и международную помощь в целях развития и усиливая роль частного сектора в развитии инфраструктуры. Важно изучить новаторские механизмы финансирования, включая использование государственно-частных партнерств, инфраструктурные облигации и облигации диаспоры. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита также должны рассмотреть вопрос об осуществлении межсекторальных инициатив по совместному использованию инфраструктуры (например, с точки зрения дорог, электроэнергии и связи), дабы уменьшить потребности в финансировании. В будущем в качестве инструмента мобилизации ресурсов для развития региональной инфраструктуры могли бы использоваться региональные фонды развития инфраструктуры. Например, в 2010 году государства — члены Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и Азиатский банк развития (АБР) учредили инфраструктурный фонд АСЕАН с первоначальным капиталом в размере 485 млн. долл. США, из которых 335 млн. долл. США обеспечиваются государствами — членами АСЕАН, а остальные 150 млн. долл. США поступают от АБР.

С. Международная торговля и содействие развитию торговли

56. В Алматинской программе действий констатируется роль торговли в качестве локомотива роста применительно к экономическому развитию. В 2003 году стоимостной объем экспорта товаров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составлял чуть более 44 млрд. долл. США, и на их долю приходилось лишь 0,58 процента глобального объема. В 2013 году доля глобального экспорта товаров из таких стран увеличилась более чем в два раза и составила 1,2 процента. В текущих ценах объем экспортных поступлений от сбыта товаров увеличился более чем в пять раз, составив 227,8 млрд. долл. США. По сравнению с другими группами стран в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, отмечались самые быстрые темпы роста экспорта товаров. Например, в течение 10-летнего периода объем поступлений от товарного экспорта в этих странах увеличился на 415 процентов, а в наименее развитых странах и малых островных развивающихся государствах — на 366 процентов и соответственно на 148 процентов. Деагрегированные товарные данные отражают существенные различия: более 65 процентов от общего объема поступлений от товарного экспорта в период 2010–2012 годов приходилось на долю всего лишь четырех стран.

57. Таким образом, можно утверждать, что Алматинская программа действий была относительно успешной в деле поощрения участия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в международной торговле. За исключением Лесото, Непала, Свазиленда, Таджикистана и Центральноафриканской Республики, в течение десятилетнего периода осуществления Алматинской программы действий объем поступлений от товарного экспорта увеличился более чем вдвое во всех странах. Поступления были особенно значительными в Азербайджане, Боливии (Многонациональное Государство), Буркина-Фасо, Замбии, Казахстане, Лаосской Народно-Демократической Республике, Монголии и Руанде. Еще одно важное замечание заключается в том, что высокие темпы роста отмечались как в богатых, так и бедных ресурсами развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Кроме того, важно вновь подчеркнуть дисбаланс

внутри группы — в 2012 году более половины товарного экспорта группы приходилось на долю всего лишь двух стран.

58. При всем важном значении экспорта сырьевых товаров их использование в качестве основы стимулирования экономического роста имеет свои недостатки. Например, относительные цены на сырьевые товары, как правило, демонстрируют негативную тенденцию, которая, в свою очередь, ведет к ухудшению условий торговли для стран, экономика которых зависит от сырьевых товаров. Иными словами, при прочих равных цены на импорт в таких странах растут быстрее, чем цены на их экспорт. Со временем требуется все больше сельскохозяйственных и минеральных ресурсов (экспорт) для приобретения промышленных товаров (импорт). Более того, с 2000 года условия торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, ухудшились на 84 процента. В то же время условия торговли наименее развитых стран и малых островных развивающихся государств ухудшились на 53 процента и соответственно 48 процентов.

59. Одним из прямых последствий ухудшения условий торговли выступает рост дефицита торгового баланса для стран, которые в значительной мере зависят от валютных поступлений от экспорта сырьевых товаров для оплаты импорта промышленных товаров и капитала. Таким образом, есть все основания для того, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, внедряли политику и стратегии, призванные обеспечить экономические преобразования в поддержку промышленного производства и услуг. Им следует также принимать целенаправленные меры по улучшению их условий торговли, поскольку это ведет к росту реальных доходов и сбережений и положительному сальдо платежного баланса. Кроме того, эмпирические данные свидетельствуют о том, что изменения в условиях торговли могут обуславливать примерно половину разброса в производительности между развивающимися странами.

60. В контексте международной торговли одним из средств преодоления проблем, связанных с отсутствием выхода к морю, выступает динамичный и конкурентоспособный сектор услуг. Услуги в основном не зависят от транзита и сопряжены с относительно низкими операционными издержками, что обеспечивает развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, перспективу изучения возможностей получения явных сравнительных преимуществ и обретения потенциала для того, чтобы быть действительно конкурентоспособными. Именно по этой причине развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, рекомендуется переориентировать экономику с секторов с низкой производительностью, как то производство дешевых сырьевых товаров в больших объемах, на операции по добавлению стоимости, обрабатывающую промышленность и туризм. В секторе услуг многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могут переключиться на проекты «под ключ» с возможностью создания хорошо оплачиваемых рабочих мест, стимулирования диверсификации экономики и экспорта и содействия охране окружающей среды.

61. Дезагрегированные данные по сектору услуг свидетельствуют о том, что на страновом уровне прилагаются достойные высокой оценки усилия. С 2000 года в 16 не имеющих выхода к морю развивающихся странах отмечается неуклонное увеличение относительной доли компонента услуг в экономике. В 12 таких странах, экспортирующих значительные объемы минеральных ресурсов и углеводородов, относительная доля сектора услуг сократилась, что

свидетельствует о наличии «голландской болезни». Туризму, который имеет огромный потенциал в качестве движущей силы экономического роста, пока не уделяется надлежащее внимание в ряде развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

62. Осознать успехи в деле содействия торговле, достигнутые под эгидой Алматинской программы действий, помогает обзор затрат времени, издержек и документации, необходимых для ведения трансграничной торговли в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Данные о расходах на пересечение границ, приведенные в таблице 2, показывают, что как экспортные, так и импортные издержки по-прежнему несколько выше для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, чем для развивающихся стран транзита и в среднем по миру. С 2005 года расходы на импорт стандартного контейнера для типичной развивающейся страны, не имеющей выхода к морю, увеличивались в среднем на 5,6 процента в год, в то время как в глобальном масштабе эти расходы выросли на 2,8 процента, а для развивающихся стран транзита — на 2,7 процента. Экспортные издержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, также по-прежнему значительно выше и продолжают расти. В период с 2005 по 2013 годы стоимость экспорта стандартного контейнера для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, увеличилась на 44,9 процента. Среднемировой показатель за тот же период вырос на 23,4 процента, в то время как аналогичные расходы транзитных развивающихся стран увеличились на 24,9 процента.

Таблица 2

Издержки, затраты времени и документация, связанные с международной торговлей

	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год
Стоимость экспорта (долл. США за контейнер)									
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	2 212	2 212	2 242	2 554	2 629	2 689	2 736	3 034	3 204
Развивающиеся страны транзита	1 015	1 030	1 020	1 155	1 183	1 210	1 239	1 257	1 268
Развивающиеся страны	1 308	1 297	1 265	1 410	1 440	1 464	1 494	1 578	1 627
По миру в целом	1 228	1 221	1 196	1 333	1 360	1 379	1 401	1 474	1 515
Стоимость импорта (долл. США за контейнер)									
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	2 690	2 690	2 715	3 056	3 143	3 257	3 300	3 626	3 884
Развивающиеся страны транзита	183	1 158	1 143	1 259	1 260	1 295	1 378	1 428	1 434
Развивающиеся страны	1 450	1 430	1 405	1 551	1 581	1 635	1 665	1 740	1 779
По миру в целом	1 261	1 255	1 205	1 334	1 354	1 401	1 437	1 521	1 540
Экспортные затраты времени (в сутках)									
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	48,83	48,83	47,63	47,13	44,87	42,93	42,37	42,13	41,53
Развивающиеся страны транзита	30,44	27,63	26,63	25,09	24,25	23,56	23,13	22,79	22,27
Развивающиеся страны	31,32	29,74	28,36	27,44	26,41	25,49	24,93	24,84	24,63
По миру в целом	27,66	26,23	25,17	24,29	23,49	22,69	22,17	22,07	21,86

	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год
Документация, требуемая для экспорта									
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	9,20	9,20	8,80	8,77	8,57	8,40	8,40	8,33	8,33
Развивающиеся страны транзита	7,81	7,78	7,47	7,16	7,16	7,16	7,16	7,15	7,15
Развивающиеся страны	7,20	7,17	6,98	6,88	6,82	6,78	6,76	6,77	6,78
По миру в целом	6,61	6,56	6,41	6,31	6,26	6,22	6,21	6,21	6,22

Источник: Всемирный банк, “Doing Business: Smarter Regulations for Small and Medium-Size Enterprises” (Washington, D.C., 2013).

63. Относительно высокая стоимость импорта и экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, чревата размытием их конкурентоспособности, снижением прибыльности производства и уменьшением привлекательности для иностранных инвесторов. В 2013 году расходы развивающихся стран транзита на экспорт контейнеров составляли менее 40 процентов от того, во что это обходилось развивающимся странам, не имеющим выхода к морю. Для сравнения этот показатель был на 6 процентных пунктов ниже, чем в 2005 году.

64. Данные Всемирного банка показывают также, что в течение отчетного периода среднее количество документов, необходимых для экспорта из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, сократилось на 9,5 процента: с 9,2 в 2005 году до 8,3 в 2013 году; по сравнению с этим среднее сокращение в развивающихся странах транзита составило примерно 8,5 процента, а в среднем по миру — 5,9 процента. К сожалению, этот прогресс намного меньше того, что требуется сделать для того, чтобы обеспечить конкурентоспособность экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на мировом рынке. Во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, преобладают относительно высокие транспортные расходы, задержки и бюрократические препоны. В 2005 году на доставку товарного экспорта из этих стран уходило на 60 процентов больше времени, чем из развивающихся стран транзита. В 2013 году экспортные затраты времени у развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, были на 87 процентов выше, чем у соседних стран транзита. По сути, экспедиторское время у стран, не имеющих выхода к морю, было на 77 процентов больше, чем в среднем по миру в 2005 году, но с тех пор еще более возросло и составило в 2013 году 89 процентов.

65. Длительные задержки в экспорте и обременительность документации являются факторами, которые еще более снижают конкурентоспособность в области торговли. Крайне важно, чтобы страны, не имеющие выхода к морю отслеживали прогресс в области упрощения процедур торговли путем сопоставления своих параметров с показателями главных конкурентов, в частности развивающихся стран транзита. Иными словами, на жестком мировом рынке требуется, чтобы расходы на импорт и экспорт, сроки доставки и бюрократические препоны, о бремени которых свидетельствует количество необходимых документов, снижались не столько в абсолютном выражении, сколько по сравнению с потенциальными конкурентами.

66. На девятой Конференции министров Всемирной торговой организации, состоявшейся в Бали, Индонезия, 3–7 декабря 2013 года был утвержден «балийский пакет», который некоторые характеризуют как первое крупное соглашение между членами ВТО с момента ее создания в 1995 году. В Соглашении о содействии торговле, заключенном в Бали, поставлены следующие пять целей: ускорить прохождение таможенных процедур; сделать так, чтобы торговать было легче, быстрее и дешевле; обеспечить ясность, эффективность и транспарентность; сократить масштабы бюрократизма и коррупции; использовать технические новшества. Для всех развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, особенно важно наличие в Соглашении положений, касающихся товаров в пути. В частности, предусматривается оказывать развивающимся странам, в том числе не имеющим выхода к морю, помощи в деле обновления инфраструктуры и профессиональной подготовки таможенников, равно как и в отношении любых других расходов, связанных с реализацией Соглашения.

67. Статья 11 Соглашения, посвященная свободе транзита, включает следующие положения: никакие положения или формальности не применяются, если обстоятельства или цели, которыми они продиктованы, более не существуют; транзитные перевозки не должны обуславливаться сбором платежей, помимо тех, которые связаны с покрытием реальных расходов, как то транспортных и административных; запрещаются добровольные ограничения на транзитные перевозки; поощряется развитие отдельной инфраструктуры для транзитных перевозок; процедуры и документация не должны быть чрезмерно обременительными; никакие обвинения, задержки или ограничения не должны вводиться после утверждения товаров к транзиту; не допускается применение технических протекционистских торговых мер к транзитным грузам; транзитная документация оформляется и обрабатывается заблаговременно; при условии выполнения страховых требований, гарантии предоставляются незамедлительно.

68. По некоторым оценкам, это Соглашение обеспечит увеличение объема мировой торговли на сумму от 400 млрд. долл. США до 1 трлн. долл. США. Кроме того, осуществление этого Соглашения, согласно прогнозам, позволит сократить издержки торговли на 10–15 процентов. Заключение Соглашения ВТО о содействии развитию торговли является крупным достижением, и открывает важную возможность для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В этой связи важно, чтобы страны, уже являющиеся членами ВТО, начали процесс внутренней ратификации договора, как можно скорее и уведомили ВТО о своем принятии Протокола. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны воспользоваться положениями о технической помощи и наращивании потенциала для осуществления Соглашения. Для того чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, смогли в полной мере воспользоваться выгодами, вытекающими из Соглашения, крайне важно, чтобы его ратифицировали и развивающиеся страны транзита.

69. Осуществление Соглашения о содействии развитию торговли становится обязательным лишь тогда, когда в странах формируется надлежащий потенциал. Иными словами, Соглашение позволяет развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, брать на себя обязательства в той мере, в какой это соответствует их индивидуальным потребностям в областях развития, финансов и торговли. Кроме того, Комитет по вопросам содействия развитию торговли будет проводить по меньшей мере одну специальную сессию в год для обсуждения проблем, связанных с осуществлением, обзора прогресса в деле оказания

технической помощи и поддержки в области создания потенциала, обмена опытом и информацией и обзора донорских уведомлений.

70. В 2013 году в 12 развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, были проведены оценки потребностей в содействии развитию торговли. В начале 2014 года оценки были запланированы в Малави и Эфиопии, а Республика Молдова, Нигер, Непал и Буркина-Фасо официально обратились в ВТО за поддержкой в проведении оценки. Помимо этой поддержки, страны могут также проводить самостоятельную оценку для определения своих потребностей и приоритетов в плане технической помощи и поддержки в создании потенциала для осуществления Соглашения о содействии развитию торговли с использованием соответствующих ориентиров, публикуемых и обновляемых под эгидой ВТО.

71. С учетом растущих взаимосвязей в мировой торговле, инвестициях и производстве на глобальные производственно-сбытовые цепи приходится все большая доля международной торговли. Увязка с такими цепями может способствовать большей интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на мировых рынках и позволить им стать важными звеньями в глобальной цепочке производства и транспортировки. Имеющиеся факты указывают на то, что более широкое участие в глобальных производственно-сбытовых цепях ассоциируется с более быстрым ростом, повышением производительности и созданием рабочих мест и может стать важным направлением для укрепления производственного потенциала посредством передачи технологии и навыков.

D. Меры международной поддержки

72. Хотя в Алматинской программе действий признается, что главную ответственность за осуществление Программы несут не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и соседствующие с ними страны транзита, в ней также констатируется, что финансовые последствия создания эффективных систем транзитных перевозок значительно превосходят возможности этих стран. В рамках приоритетного направления 4 Программы говорится об участии глобального сообщества в оказании развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, содействия в преодолении стоящих перед ними вызовов в области развития. Таким образом, внешние финансовые ресурсы дополняют национальные усилия таких стран и играют ключевую роль в поддержке их социально-экономического прогресса. Ресурсы для инвестирования в большинстве развивающихся стран поступают преимущественно из зарубежных стран, особенно по линии ОПР, ПИИ и денежных переводов.

73. За годы, истекшие со времени принятия Алматинской программы действий, потоки финансирования развития в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, продолжали увеличиваться. ОПР увеличилась с 16,5 млрд. долл. США до 22,6 млрд. долл. США в период с 2003 по 2012 год, тогда как ПИИ возрос за тот же период с 8,9 млрд. долл. США до 35 млрд. долл. США.

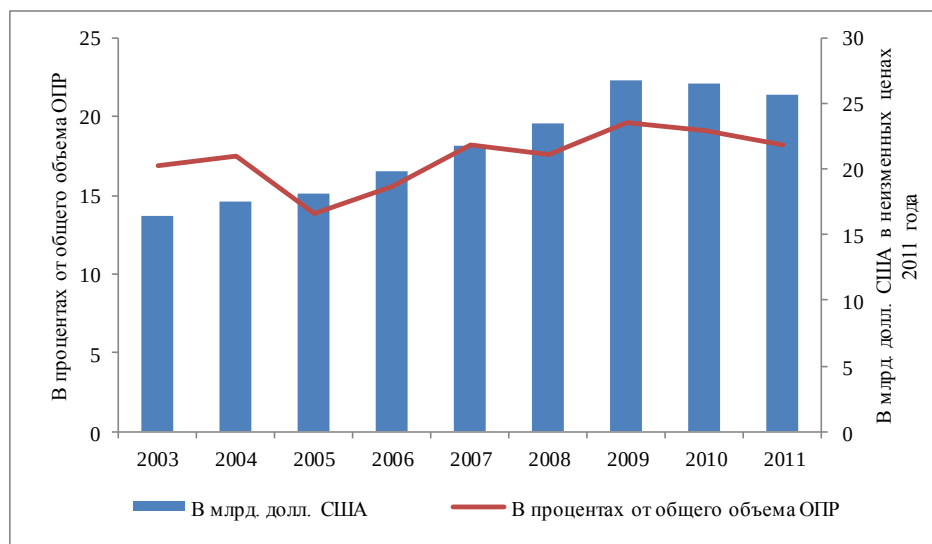
74. Несмотря на изменение параметров международного финансирования развития, потоки ОПР по-прежнему остаются основным источником внешнего финансирования для многих развивающихся стран, многие из которых в значительной степени зависят от ресурсов, предоставляемых на льготных условиях.

ОПР играет исключительно важную роль в решении проблем развития, с которыми сталкиваются большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Она является важным источником внешнего финансирования и иностранной валюты для многих таких стран, которые не имеют доступа к финансовым ресурсам на международных рынках капитала.

75. Меры жесткой бюджетной экономии, принятые основными донорами в порядке реагирования на сохраняющиеся последствия глобального экономического кризиса, привели к сокращению потоков ОПР в 2011 и 2012 годах, хотя в 2013 году объем ОПР увеличился. В результате первоначального сокращения потоки ОПР в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сократились на 15 процентов — с 26,5 млрд. долл. США в 2010 году (в постоянных ценах 2011 года в долларах США) до 22,6 млрд. долл. США в 2012 году. Эти цифры включают ОПР традиционных доноров, многосторонних доноров и государств, не являющихся членами Комитета ОЭСР по содействию развитию. На долю доноров, не являющихся членами КСР, приходилось лишь 2,5 процента общего объема поступлений развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в 2011 году. Кроме того, в 2011 году почти в двух третях развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (20 стран), произошло реальное сокращение поступлений ОПР. Это снижение объема помощи может создавать угрозу в плане расходов на цели развития в зависящих от помощи развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

Рисунок II

Официальная помощь в целях развития развивающимся странам, не имеющим выхода к морю



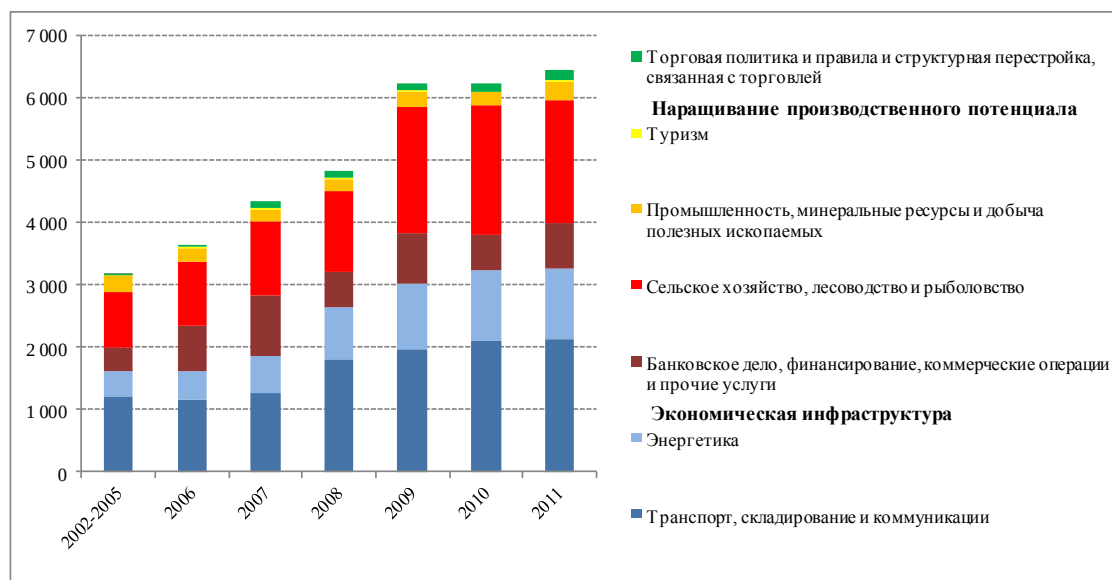
Источник: статистика Комитета содействия развитию Организации экономического сотрудничества и развития.

76. Инициатива ВТО «Помощь в торговле» играет ключевую роль в поддержке наращивания потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в плане разработки торговой политики, участия в торговых переговорах и принятия мер по содействию развитию торговли, развития торговой инфраструктуры и диверсификации экспортной продукции и укрепления производственных мощностей в целях повышения конкурентоспособности их продукции на экспортных рынках. В сочетании с дополнительными стратегиями «Помощь в торговле» способствовала сокращению торговых издержек за счет сооружения дополнительных объектов инфраструктуры, повышения эффективности пограничных учреждений и регламентационных процедур и наращивания потенциала. Она также может привести к ослаблению обязательных ограничений, не позволяющих развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, устанавливать связь с производственно-сбытовыми цепями или улучшать свои позиции в рамках таких цепей. В конечном счете, «Помощь в торговле» имеет исключительно важное значение для эффективного использования странами системы многосторонней торговли.

77. Объем выплат развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, по линии инициативы «Помощь в торговле» достиг 6,4 млрд. долл. США в 2011 году, что представляет собой реальное увеличение на 70 процентов за период с 2005 года. Однако, несмотря на то, что поступления от таких стран возросли в реальном выражении почти в два раза в период между базовым уровнем 2002–2005 годов и 2009 годом, они в значительной степени стабилизировались в 2010 году, а в 2011 году увеличились лишь незначительно. В 13 развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, поступления в 2011 году сократились.

Рисунок III

Выплаты развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, по линии «Помощь в торговле» в разбивке по категориям



Источник: статистика Комитета содействия развитию Организации экономического сотрудничества и развития.

78. Наряду с удовлетворением их явной потребности в создании инфраструктуры торговли и обслуживающих отраслей, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могут извлечь значительную выгоду от других приоритетов инициативы «Помощь в торговле», как то наращивание производственного потенциала и развитие торговли. С учетом их зависимости от транзитных коридоров, проходящих через территорию многих стран, им на пользу должен пойти также и призыв Целевой группы ВТО по оказанию помощи в торговле касательно уделения большего внимания региональным, субрегиональным и трансграничным проблемам.

79. ПИИ составляют значительную часть потоков частного капитала и считаются наиболее стабильной формой притока иностранного капитала. ПИИ имеют огромный потенциал для стимулирования экономического роста и развития в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, за счет создания рабочих мест и совершенствования методов управления, передачи и побочного эффекта технологий, знаний и методов, а также перемещения капитала без образования задолженности. ПИИ могут также играть ключевую роль в создании инфраструктуры и укреплении национального производственного потенциала. В не имеющих выхода к морю развивающихся странах ПИИ являются одним из основных источников финансирования развития, а с 2008 года годовой приток ПИИ превысил объем ОПР.

80. Приток ПИИ в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, достиг в 2012 году 34,6 млрд. долл. США в сравнении с всего лишь 8,9 млрд. долл. США в 2003 году. Приток увеличился лишь незначительно в 2012 году, но с 2010 года вырос почти на 30 процентов. С другой стороны, глобальные потоки ПИИ сократились на 18 процентов с 2011 по 2012 год, причем наибольшее снижение наблюдается в потоках в развитые страны (свыше 30 процентов). В целом развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, удалось избежать падения притока в них ПИИ сразу же после глобального кризиса, однако их приток в основном оставался на прежнем уровне в течение 2008–2010 годов.

81. В расчете на душу населения ПИИ в развивающиеся страны составили в 2012 году примерно 81 долл. США, что более чем в три раза превышает их объем в 2003 году и более чем в два с половиной раза превышает объем, который был зафиксирован в наименее развитых странах. Тем не менее в абсолютном выражении развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему получают мало ПИИ. На их долю в 2012 году приходилось лишь 4,4 процента от общего объема потоков инвестиций в развивающиеся страны и страны с переходной экономикой и лишь 2,6 глобальных потоков ПИИ.

Рисунок IV

**Приток прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны,
не имеющие выхода к морю**



Источник: Статистическая база данных Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

82. Однако большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, не привлекают достаточного объема ПИИ для ускорения их экономического развития. Лишь 6,3 млрд. долл. США из общего объема ПИИ в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в размере более чем 30 млрд. долл. США поступило в те страны, не имеющие выхода к морю, которые относятся к числу наименее развитых. Более 68 процентов ПИИ направляется в лишь четыре развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Кроме того, приток инвестиций в 15 африканских развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составлял лишь 19 процентов от общей суммы в 2012 году по сравнению с 25 в 2010 году. Эти страны, в частности Буркина-Фасо, Бурунди, Бутан, Афганистан и Непал, в целом получают наименьший объем ПИИ из расчета на душу населения и в процентах от ВВП.

83. Бремя задолженности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, существенно снизилось за последнее десятилетие, главным образом в результате Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью и Инициативы по облегчению бремени задолженности на многосторонней основе. В период с 2003 по 2011 годы внешняя задолженность развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в процентах от их валового национального дохода, сократилась с 73 до 45 процентов. За тот же период в трех странах, не имеющих выхода к морю, объем задолженности вырос. Коэффициенты обслуживания долга также снизились в большинстве развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В рамках двух вышеуказанных инициатив 12 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, получили помощь в порядке облегчения бремени задолженности. В целом по состоянию на конец 2012 года эти отвечающие критериям развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю,

получили 20 млрд. долл. США в виде списания задолженности в рамках Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью и еще 19 млрд. долл. США в рамках Инициативы по облегчению бремени задолженности на многосторонней основе. Помощь по списанию долга в рамках этих инициатив значительно облегчила бремя задолженности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Однако, поскольку завершение Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью почти подошло к концу, важно в какой-то форме оказывать помощь в плане списания задолженности тем развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, которые страдают от высокого бремени задолженности, чтобы не допустить накопления ими задолженности сверх приемлемого уровня.

84. Преференциальный доступ на рынки является важным средством содействия росту экспорта. Хотя особые потребности не имеющих выхода к морю развивающихся стран на торговых переговорах в рамках Дохинского раунда ВТО конкретно не рассматриваются, развитые и некоторые развивающиеся страны распространили преференциальный тарифный режим на экспортную продукцию из этих стран в рамках Общей системы преференций. Африканские наименее развитые страны, не имеющие выхода к морю, пользуются выгодами от других специальных механизмов, в том числе инициативы Европейского союза «Все, кроме оружия», применяемая к наименее развитым странам, и закона Соединенных Штатов Америки об обеспечении роста и расширении возможностей в Африке применительно к африканскому экспорту.

85. При оценке эффективности преференциального доступа на рынки следует рассматривать два главных вопроса: фактические масштабы предоставляемого предпочтения и факторы, сдерживающие его полноценное использование. Масштабы преференций, предоставляемых группе стран, зависят не только от абсолютного уровня таких преференций, но и от уровня преференций, предоставляемых другим группам стран в рамках односторонних преференционных механизмов, как то Общая система преференций, соглашения о свободной торговле или другие аналогичные механизмы. Кроме того, преференции размываются, когда на рынке импорта происходит дальнейшая либерализация торговли. Аналогичным образом, коэффициент использования преференциального доступа на рынки ограничивается нехваткой производственных мощностей, нетарифными барьерами и недостаточной конкурентоспособностью.

86. По данным Всемирного банка, объем денежных переводов в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, резко возрос с всего лишь 2,3 млрд. долл. США в 2001 году до 22,3 млрд. долл. США в 2012 году, а в 2013 году, согласно оценкам, еще более увеличился — до 25,5 долл. США. В 2012 году объем денежных переводов в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, составил 5 процентов от общего объема денежных переводов в развивающиеся страны. Эта доля постепенно растет, по мере того как потоки денежных переводов в такие страны увеличиваются более быстрыми темпами, чем общий объем денежных переводов. Среднегодовые темпы роста денежных переводов в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в период с 2001 по 2012 год составили 23 процента.

87. В течение отчетного периода увеличивалась поддержка в рамках сотрудничества Юг-Юг и трехстороннего сотрудничества. Например, на долю корпораций глобального Юга, в частности из Индии и Китая, приходился 41 процент

ПИИ, поступивших в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в 2011 году. На долю развивающихся стран пришлось 47 процентов от официального объема финансирования инфраструктуры в странах Африки к югу от Сахары в период с 2001 по 2008 год. Торговые связи между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и странами Юга в целом также упрочились. Когда-то эти страны торговали в основном с развитыми странами, однако эта ориентация постепенно смещается, по мере того как они начинают рассматривать другие развивающиеся страны в качестве крупных торговых партнеров. Доля торговли по линии Юг-Юг в мировой торговле товарами увеличилась с 13 процентов в 2001 году до 26,7 процента в 2011 году, в то время как доля торговли Север-Север сократилась за тот же период с 46 процентов до менее 30 процентов.

88. Система Организации Объединенных Наций и прочие соответствующие международные организации оказывают постоянное содействие развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, посредством, среди прочего, реализации программ по наращиванию потенциала, предоставления консультативных услуг, оказания поддержки в развитии транспортной инфраструктуры и пропаганды международно-правовых документов в области развития торговли и транспорта. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам координирует проводимую системой Организации Объединенных Наций деятельность по обеспечению эффективного осуществления Алматинской программы действий. Канцелярия выступает за обеспечение осведомленности международной общественности об особых нуждах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и прилагает усилия к повышению такой осведомленности на различных форумах, равно как и к повышению уровня международной поддержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Канцелярия успешно подготовила доклады об осуществлении Программы и в настоящее время возглавляет подготовку ее 10-летнего обзора.

89. В осуществлении Алматинской программы действий государствам-членам помогали региональные комиссии Организации Объединенных Наций и субрегиональные организации. Экономическая комиссия для Африки (ЭКА) поддерживала африканские региональные экономические сообщества в деле осуществления Программы в Африке. ЭКА оказывала развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита техническую помощь в вопросах содействия развитию торговли. ЭКА, Комиссия Африканского союза, Африканский банк развития и Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам оказывали африканским странам поддержку в разработке межправительственного соглашения по использованию трансафриканской сети автомобильных дорог.

90. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) содействовала развитию международного транспорта и торговли и осуществлению соответствующих правовых документов, норм и стандартов ЕЭК путем осуществления конкретных инициатив по линии Алматинской программы действий и путем оказания технической помощи в целях обеспечения таможенной реформы, совершенствования таможенных транзитных систем и развития электронной торговли. Торговые механизмы, созданные ЕЭК и ее органами, включая Центр Организа-

ции Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям, обеспечивают множество средств повышения эффективности торговли, как то: формуляр-образец Организации Объединенных Наций для торговых документов, справочники по кодам и элементам внешнеторговых данных, правила Организации Объединенных Наций для электронного обмена данными в управлении, торговле и на транспорте, рекомендации и стандарты, касающиеся пограничных пунктов с «единым окном», и согласование данных в целях улучшения контроля за торговой информацией и документацией и исправления неэффективных торговых процедур и других факторов, препятствующих торговле. Еще одним инструментом является «Справочник по оптимальной практике при пересечении границ — перспективы облегчения перевозок и торговли», подготовленный в сотрудничестве с Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).

91. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в сотрудничестве с субрегиональными организациями активизировала техническую поддержку по вопросам упрощения процедур международных сухопутных перевозок путем содействия эффективной реализации субрегиональных соглашений по вопросам упрощения между государствами-членами. ЭСКАТО оказывала поддержку в наращивании потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита в плане присоединения к международным конвенциям и их осуществления и разработки и осуществления субрегиональных и двусторонних соглашений в области транспорта. ЭСКАТО поддерживает и координирует налаживание регионального сообщения посредством разработки Межправительственного соглашения по сети азиатских автомобильных дорог, Межправительственного соглашения по сети трансасиатских железных дорог и Межправительственного соглашения об удаленных от моря транспортных терминалах.

92. Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) оказывала техническую поддержку в деле разработки устойчивой политики в области транспорта и материально-технического обеспечения для стран Латинской Америки.

93. ЮНКТАД оказывала поддержку развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, путем повышения уровня информированности об особых проблемах таких стран и оказания технической помощи. С 2010 года ЮНКТАД посвящает развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, отдельный раздел в своем ежегодном докладе о мировых инвестициях, в котором анализируются последние тенденции в области прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Кроме того, она содействовала включению проблем, волнующих развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в итоговые документы ее тринадцатой сессии и организовала специальную сессию по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в рамках Глобального форума по торговле услугами, состоявшегося в мае 2013 года в Пекине. ЮНКТАД оказывала консультативную помощь и поддержку в наращивании потенциала директивным органам и участникам торговых переговоров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю; обеспечивала техническую помощь не имеющим выхода к морю развивающимся странам, присоединяющимся к ВТО; оказывала ориентированную на спрос помощь в проведении национальных обзоров политики в секторе услуг, с тем

чтобы помочь не имеющим выхода к морю развивающимся странам извлечь максимальную пользу из этого сектора.

94. Организация Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО) оказывает развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, техническую помощь, сконцентрированную на улучшении инфраструктуры, укреплении промышленного потенциала и уменьшении связанных с торговлей затрат для того, чтобы повысить их конкурентоспособность на глобальных рынках. В сотрудничестве с другими структурами Организации Объединенных Наций и международными организациями ЮНИДО разработала инициативу по развитию сельского хозяйства, агропредпринимательства и агропромышленного производства, которая направлена на развитие сельской инфраструктуры, технологий, землепользования и технологических систем использования водных ресурсов. При этом ЮНИДО подчеркивает важность более широкого привлечения инвестиций частного и государственного секторов и налаживания партнерских отношений между фермерами и агропредпринимателями в рамках функционирования производственно-сбытовой цепочки.

95. Программа Развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) играет активную роль в обеспечении международной поддержки развивающимся странам, не имеющим выхода к морю. В качестве одного из шести основных партнеров в рамках Расширенной интегрированной рамочной программы оказания технической помощи в области торговли наименее развитым странам вместе с Международным валютным фондом, Всемирным банком, Центром по международной торговле (ЦМТ), ВТО и ЮНКТАД ПРООН продолжает оказывать содействие в наращивании торгового потенциала, направленное на ускорение интеграции приоритетных направлений Алматинской программы действий в соответствующих областях деятельности в 14 наименее развитых странах, не имеющих выхода к морю. ПРООН оказывает также стратегическую поддержку и консультативную помощь в деле осуществления «дорожных карт» по линии инициативы «Помощь в торговле» в Евро-Азиатском регионе. На национальном уровне осуществлен ряд последующих мероприятий, включая меры, направленные на укрепление потенциала органов государственной администрации, развитие ориентированных на фермеров услуг по поощрению экспорта и расширение доступа к финансовым средствам по доступным ставкам для малых и средних предприятий.

96. ЦМТ оказывает поддержку наращиванию потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран в области содействия развитию торговли, в частности применительно к упрощению трансграничных процедур и процессов. Он осуществлял проекты в таких областях, как создание национального потенциала в деле осуществления комплексной рамочной программы в Чаде, налаживание цепочки поставок в Сообществе по вопросам развития стран юга Африки (САДК) и программа материально-технического обеспечения в Малави. Кроме того, он наращивает потенциал в таких сферах, как улучшение услуг в области торговой информации и исследования и анализа рыночной конъюнктуры, а также укрепление учреждений, занимающихся поддержкой торговли, и наращивание производственного и экспортного потенциала предприятий. ЦМТ также оказывает помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в вопросах присоединения к ВТО и разработки и осуществления стратегий развития экспорта. ЦМТ сотрудничает с другими учреждениями в сборе информации об официальных регламентирующих актах и обменивается с ними

данными о новом переработанном пособии ЦМТ по карте доступа на рынки, которое содержит информацию о тарифных и нетарифных мерах.

97. Международный союз электросвязи (МСЭ) повышает уровень осведомленности о плохом состоянии электросвязи и стимулирует развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, к направлению ресурсов в их сектор электросвязи в целях обеспечения легкого доступа, преодоления цифрового разрыва и максимального использования мощи информационно-коммуникационных технологий и широкополосной сети в качестве движущей силы для достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия. МСЭ всесторонне учитывает Алматинскую программу действий в своих резолюциях — в 2012 году он принял резолюцию, посвященную специальным мерам для обеспечения развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам доступа к международным оптоволоконным сетям. МСЭ разработал несколько платформ и инструментов для обмена данными, результатами анализа и информацией по ключевым нормативным вопросам, а также передовой практикой в отношении электронного бизнеса, электронного управления, электронных банковских услуг, электронной торговли и электронных коммерческих операций, с тем чтобы позволить развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, использовать информационно-коммуникационные технологии в качестве катализатора торговли.

98. Всемирный банк оказывает услуги по финансированию проектов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита в таких областях, как таможенная реформа и развитие инфраструктуры, в целях устранения конкретных трудностей, связанных с отсутствием выхода к морю. В период с 2003 по 2013 год Всемирный банк финансировал по меньшей мере 10 проектов в год, касающихся развития инфраструктуры, упрощения процедур торговли и материально-технического обеспечения. В ходе финансово-экономического кризиса, кредитование развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, достигло своего пика в 2009 году, составив примерно 3 млрд. долл. США, однако в последнее время этот объем кредитования сократился и составил в 2012 году около 2 млрд. долл. США. В 2009 году был создан механизм содействия торговле — многосторонний донорский целевой фонд с уставным капиталом в размере 40 млн. долл. США, который предназначен для оказания помощи странам с низким доходом в области укрепления их потенциала в целях ускорения реализации проектов по упрощению торговли и транспортным перевозкам и проведения необходимых реформ, с учетом прежде всего потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Осуществляемые проекты включают оказание поддержки стран коридора в Африке и Азии, содействие правительству Республики Молдова в его усилиях по улучшению работы транспорта и повышению эффективности логистической цепочки и проект по содействию перевозкам и транзиту в странах Центральноафриканского экономического и валютного сообщества, предусматривающий модернизацию авто- и железнодорожной инфраструктуры, привлечение инвестиций в развитие транзита и транспорта и организационное строительство и наращивание потенциала в таможенном и транспортном секторах.

99. Будущее соглашение может принести развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, конкретные выгоды путем облегчения громоздких пограничных и таможенных процедур, снижения транзитных и операционных расходов, усиления предсказуемости и ускорения движения, выдачи разрешения

на дальнейшее движение и таможенной очистки товаров. Секретариат ВТО в сотрудничестве с другими организациями продолжает оказывать техническую помощь членам ВТО в областях содействия развитию торговли и транспорта и наращивания потенциала. Кроме того, ВТО продолжает выступать за мобилизацию финансирования по линии инициативы «Помощь в торговле», обозначать потребности своих членов и наблюдателей и демонстрировать методы эффективного осуществления.

100. Всемирная таможенная организация вносит вклад в упрощение процедур торговли путем установления стандартов, разработки инструментов и средств и предоставления технической помощи в практическом применении этих инструментов и средств. Она ввела в действие пакет предложений по экономической конкурентоспособности для оказания содействия своим членам в усилении экономического роста и конкурентоспособности посредством плавного движения товаров, транспортных средств и людей через границы. Организация продолжала осуществлять свою деятельность в области содействия укреплению таможенного потенциала в различных странах, в частности на основе реализации своей программы «Колумб» (охватывающую более 20 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю), которая нацелена на обеспечение полного внедрения рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли, а также применения других передовых международных методов работы таможенных служб. Организация также регулярно организует семинары по наращиванию потенциала и миссии по упрощению таможенных процедур и содействия торговле в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в Азии, Африке и Европе.

101. Международный союз автомобильного транспорта продолжал содействовать развитию международного автодорожного транспорта посредством многосторонних региональных документов в Европе и Азии. Союз побуждает страны присоединяться к системе международных дорожных перевозок (МДП), которая представляет собой международную согласованную систему таможенного контроля, содействующую развитию торговли и транспорта при эффективной защите поступлений каждой страны, по территории которой перевозятся груз, и сотрудничал в обезвреживании мин и взрывоопасных пережитков войны на дорогах или прилегающих к ним участках. В сотрудничестве со Всемирной таможенной организацией он поощряет подготовку таможенных сотрудников по вопросам МДП на различных языках. Академия Союза по-прежнему уделяет большое внимание развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и совместно с шестью из его региональных партнеров приступила к осуществлению проекта разработки и реализации программы подготовки водителей. Союз пропагандирует инициативу «Модельное шоссе», направленную на создание образцового участка автострды протяженностью до 2000 км с использованием существующей передовой практики.

102. ОБСЕ во взаимодействии со своими партнерами осуществляла деятельность по укреплению потенциала, которая включает подготовку по вопросам, охватываемым справочником ОБСЕ/ЕЭК (см. пункт 90), подготовку по вопросам осуществления программы уполномоченного экономического оператора и использования информационно-коммуникационных технологий и методов контроля «без вскрытия», которые пошли на пользу развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, из Центральной Азии, и «круглый стол» по вопросу о роли передовой практики в пунктах пересечения границы при осуществле-

нии Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах.

103. Азиатский банк развития (АБР) предоставляет основную поддержку развивающимся странам — участницам Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, в частности в областях транспорта и содействия развитию торговли. АБР финансировал несколько проектов в областях транспорта, содействия развитию торговли и энергетики в Афганистане, Казахстане, Кыргызстане, Таджикистане, Туркменистане и Монголии. В рамках регионального сотрудничества стран Южной Азии АБР поддерживает содействие развитию транспорта и торговли через Южно-азиатскую субрегиональную программу экономического сотрудничества и ее стратегии регионального сотрудничества в Южной Азии на 2011–2015 годы. В рамках осуществляемой АБР Южно-азиатской субрегиональной программы экономического сотрудничества обеспечивается содействие развитию торговли, направленное на расширение торговли, в том числе внутрирегиональной торговли между странами — участницами Программы, за счет сокращения или устранения нетарифных торговых барьеров в Бангладеш, Бутане и Непале, в частности институциональных, административных и технических барьеров. В Бутане и Непале АБР предоставил помощь для развития инфраструктуры автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта. В субрегионе Большого Меконга он принимал участие в ряде проектов, в частности в осуществлении в Лаосской Народно-Демократической Республике всеобъемлющей программы действий по развитию транспорта и торговли, принятой странами субрегиона Большого Меконга в 2010 году. В 2011 году транспорт был самым крупным сектором финансирования АБР, получив 3,5 млрд. долл. США в виде займов, 55 млн. долл. США в виде технической помощи и 366 млн. долл. США в виде безвозмездного финансирования.

104. В Африке Африканский банк развития продолжает вносить значительный вклад в развитие региональной инфраструктуры. За период с 2009 года он финансировал более 70 многонациональных операций, которые включают строительство и восстановление трансграничных дорог и трансграничных линий передач общей стоимостью более 3,8 млрд. долл. США.

105. В Латинской Америке и Карибском бассейне за период с 2007 по 2011 год Межамериканский банк развития выделил 5,4 млрд. долл. США на проекты в сферах инфраструктуры и природных ресурсов.

IV. Выводы и рекомендации

106. Отсутствие у стран прямого выхода к морю серьезно сдерживает их экономическое развитие и препятствует достижению поставленных задач. С момента ее принятия в осуществлении Алматинской программы действий был достигнут осязаемый прогресс, что способствовало повышению осведомленности о проблемах, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в глобальном масштабе. Положение таких стран и их особые потребности широко освещались и получили признание на международном уровне и в Организации Объединенных Наций. В течение отчетного периода наблюдался рост международной поддержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в областях финансовой и технической помощи.

107. Некоторые заметные успехи были также достигнуты в реализации приоритетных задач Алматинской программы действий. В течение последних 10 лет в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, отмечались более высокие темпы экономического роста и рост объемов торговли. Вместе с тем прогресс был неравномерным; его показатели различались от страны к стране. Положение дел в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, остается нестабильным в силу их подверженности воздействию внешних потрясений, что обусловлено ограниченной диверсификацией их экспорта, слабостью производственного потенциала, низкой конкурентоспособностью их экспортных товаров и высокими транспортными и транзитными издержками. Кроме того, в течение отчетного периода масштабы добавления стоимости в результате промышленной и сельскохозяйственной обработки в этих странах сократились, а их коэффициенты концентрации экспорта резко возросли.

108. С учетом достигнутого прогресса и проблем, с которыми по-прежнему сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, государства-члены могут пожелать, среди прочего, рассмотреть сформулированные ниже рекомендации.

109. Алматинская программа действий была разработана в значительной степени как секторальная программа, с особым упором на инфраструктуру и транзит. Она не затронула другие факторы, определяющие темпы роста и масштабы расширения торговли, как то добавление стоимости, диверсификация экономики, индустриализация, создание рабочих мест и меры по укреплению самостоятельности на случай возникновения внешних потрясений и проблем, связанных с изменением климата. В рамках предстоящего десятилетия развития необходимо будет рассмотреть особые потребности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на комплексной основе с целью обеспечить, чтобы они могли структурно преобразовать свою экономику и наладить устойчивое развитие и тем самым преодолеть негативные последствия их географической ограниченности для условий жизни их населения.

110. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита предлагается ратифицировать и эффективно применять международные конвенции и соглашения, а также региональные и субрегиональные соглашения об упрощении процедур грузовых перевозок и торговли. Международному сообществу следует оказывать финансовую и техническую помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита с целью обеспечить осуществление международных конвенций и соглашений, касающихся транзитных перевозок, и поддержку инициатив, направленных на поощрение сотрудничества в области транзитных перевозок, сокращение транзитных издержек и обеспечение бесперебойного материально-технического снабжения. Они должны обеспечить эффективное и слаженное оказание услуг по транзитным перевозкам без неоправданных задержек и расходов для импорта и экспорта стран, не имеющих выхода к морю.

111. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита следует добиваться повышения эффективности сотрудничества на основе разработки и согласования соответствующих стратегий, их эффективной реализации с помощью более действенных механизмов последующего контроля и мониторинга и приоритетного выделения ресурсов на развитие, обслуживание и ремонт транзитной транспортной инфраструктуры. Они

должны поощрять эффективное участие частного сектора в целях повышения эффективности транзитных перевозок. Международному сообществу следует увеличить объем финансовой поддержки, необходимой для развития транзитной транспортной инфраструктуры, энергетики и информационно-коммуникационных технологий и реализации проектов содействия развитию торговли в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита в целях расширения внутрирегиональных сетей, завершения строительства недостающих звеньев и обеспечения надлежащего функционирования стратегических морских коридоров.

112. Международное сообщество должно предоставить более широкий доступ на рынки товарам, производимым в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, с целью облегчить бремя высоких торговых издержек, обусловленных их невыгодным географическим положением. Все члены ВТО должны ратифицировать Соглашение ВТО о содействии развитию торговли, обеспечить его вступления в силу в 2015 году и осуществлять его положения. Следует расширять техническую помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, с тем чтобы обеспечить их эффективное осуществление Соглашения и соответствующих мер содействия развитию торговли. Инициативы по содействию торговле, которые доказали свою эффективность в работе, как то комплексные пограничные пункты, сухие порты, система желтых карточек, использование информационно-коммуникационных технологий в целях таможенной очистки и использование контрольно-пропускных пунктов с «единым окном», необходимо широко распространять и полностью финансировать в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита. Необходимо также разработать сетевой механизм для содействия обмену опытом и распространению информации среди всех соответствующих заинтересованных субъектов.

113. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, надлежит интегрировать торговую политику в национальные стратегии развития, дабы полнее использовать блага развития, вытекающие из международной торговли. Они должны развивать свои производственные мощности, повышать степень переработки своей экспортной продукции, а также повышать свою конкурентоспособность. Партнерам по процессу развития следует рассмотреть вопрос о предоставлении более значительной финансовой и технической помощи, направленной на поддержку развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в их усилиях по диверсификации экспорта, в том числе путем оказания поддержки разработке и укреплению их производственного потенциала, вовлечения в глобальные и региональные производственно-сбытовые цепочки и наращивания потенциала в плане разработки соответствующей политики. Международному сообществу надлежит увеличить объем поддержки в рамках инициативы «Помощь в торговле», которая служит важным каналом оказания содействия развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в деле осуществления международных соглашений, а также стратегического укрепления их производственного потенциала, развития их инфраструктуры и повышения конкурентоспособности их товаров на мировых рынках.

114. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует рассмотреть вопрос о разработке и осуществлении активной политики индустриализации в целях поощрения диверсификации и структурной перестройки их экономики и экспорта, повышения производительности труда в сельском хозяйстве и

сфере услуг, повышения роли частного сектора и стимулирования развития науки, техники и инноваций. Международное сообщество должно обеспечить повышение степени финансовой и технической поддержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в целях развития их производственного потенциала и налаживания устойчивой и инклюзивной индустриализации. Оно должно также поощрять направление более значительной доли выделяемой им помощи в производственные сектора и принимать информационно-пропагандистские меры, направленные на поощрение инвестиций частного сектора в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, повышение производительности сельского хозяйства, передачу технологий и помощь в расширении сферы услуг.

115. Для более полной интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на мировом рынке важное значение имеет региональная интеграция. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны содействовать региональной интеграции путем укрепления региональной торговли, транспорта, связи и энергетических сетей. Они должны также содействовать обеспечению согласованности региональной политики в целях укрепления регионального взаимодействия, конкурентоспособности и региональных производственных цепочек. Развивающиеся страны транзита должны вносить свой вклад в углубление региональной интеграции на основе последовательного развития региональной инфраструктуры, разработки мер содействия развитию торговли и заключения региональных торговых соглашений, включая создание действенных и эффективных систем таможенных гарантий, дабы обеспечить развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, специальные преференции в целях преодоления ими географических ограничений. Партнеры по процессу развития должны оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и их транзитным партнерам финансовую и техническую помощь в их усилиях по углублению региональной интеграции посредством активизации поддержки осуществления ключевых региональных транспортных проектов и региональных транспортных соглашений, направленных на облегчение трансграничного перемещения товаров и пассажиров. Необходимо активизировать поддержку продолжающихся процессов региональной интеграции в регионах, где есть развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Эти процессы должны создать общие рамки для обмена передовым опытом в целях содействия региональной интеграции на регулярной основе.

116. Основным источником инвестиций в развитие инфраструктуры развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, остается ОПР. Странам-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 развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо уделять в контексте инициативы «Помощь в торговле».

117. Необходимо укреплять сотрудничество Юг-Юг и трехстороннее сотрудничество в областях транзитных перевозок, развития производственного потенциала и преференциального доступа на рынки для продукции из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Этим странам следует поощрять со-

здание благоприятной обстановки для привлечения прямых иностранных инвестиций и расширения участия частного сектора. Странам происхождения ПИИ рекомендуется содействовать увеличению объема таких инвестиций, направляемого в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, для вложения на приоритетных для них направлениях, в частности для развития транспортной инфраструктуры, содействия торговле, передачи технологий, развития производственного сектора и обеспечения добавления стоимости. Им также рекомендуется оказывать техническое содействие и поддержку в наращивании потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран в целях укрепления переговорных навыков для привлечения инвестиций с учетом социальных интересов и инвестиций в высокоэффективные проекты. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует также активизировать мобилизацию своих внутренних ресурсов путем расширения их экономической базы, реформирования и укрепления налоговых ведомств и поощрения транспарентности, благого управления и институционального развития.

118. Международное сообщество должно оказывать поддержку развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, с тем чтобы помочь им в укреплении их потенциала в области смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним и повышения устойчивости к внешним потрясениям.

119. В некоторой степени Алматинская программа действий учитывалась в национальных стратегиях развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, однако налицо необходимость более эффективной интеграции последующей программы в стратегии развития на национальном, региональном и глобальном уровнях. Перспективы и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, должны быть включены в программы партнеров в области развития, в частности в областях помощи, торговли и стратегий развития. Крайне важно, чтобы интересы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, нашли четкое отражение в программе развития на период после 2015 года для ее успешного осуществления и обеспечения согласованности в рамках глобального процесса.

Приложение

Статистические таблицы

Таблица 1

Валовой внутренний продукт и коэффициент роста

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	ВВП на душу населения в текущих ценах 2005 года (в млн. долл. США)			На душу населения (в долл. США по постоянному курсу 2005 года)		Среднегодовые темпы роста (в процентах)		
	2003 год	2007 год	2012 год	2003 год	2012 год	2003 год	2007 год	2012 год
Афганистан	5 887	8 392	11 973	242	417	8,4	13,7	14,4
Армения	3 896	6 310	6 640	1 283	2 237	14,0	13,7	7,2
Азербайджан	9 474	22 346	28 405	1 155	3 115	11,2	25,0	2,2
Бутан	722	1 032	1 463	1 171	2 061	7,7	17,9	9,4
Боливия (Многонациональное Государство)	8 778	10 464	13 223	974	1 260	2,7	4,6	5,2
Ботсвана	9 248	11 653	13 328	5 046	6 684	4,6	8,7	4,2
Буркина-Фасо	4 812	6 043	7 969	380	493	7,8	3,6	9,5
Бурунди	1 080	1 253	2 083	145	153	-1,2	4,8	4,0
Центральноафриканская Республика	1 283	1 453	1 668	330	472	-5,4	8,1	6,9
Чад	4 072	5 892	7 738	455	738	14,7	3,3	8,9
Эфиопия	9 578	15 026	24 583	133	269	-2,2	11,5	8,7
Казахстан	47 931	69 256	87 463	3 187	5 193	9,3	8,9	5,0
Кыргызстан	2 303	2 753	3 209	457	572	7,0	8,5	-0,9
Лаосская Народно-Демократическая Республика	2 378	3 183	4 650	427	707	6,1	7,6	8,2
Лесото	1 302	1 495	1 905	686	929	4,7	4,7	4,0
Малави	2 848	3 908	4 618	209	220	5,5	9,5	1,9
Мали	5 055	6 023	7 094	436	480	7,4	4,3	-0,4
Республика Молдова	2 589	3 225	3 710	716	1 038	6,6	3,1	-0,8
Монголия	2 127	3 020	4 557	862	1 630	7,0	10,2	12,3
Непал	7 650	8 858	11 168	306	399	3,9	3,4	4,9
Нигер	3 162	3 676	4 914	266	290	5,3	3,1	10,8
Парагвай	8 219	9 651	11 492	1 446	1 718	4,3	5,4	-1,2
Руанда	2 196	3 035	4 491	243	390	1,5	7,6	8,0
Южный Судан	..	..	5 023	..	928	..	..	53,0
Свазиленд	2 451	2 763	2 911	2 253	2 341	2,2	3,5	-1,5

	ВВП на душу населения в текущих ценах 2005 года (в млн. долл. США)			На душу населения (в долл. США по постоянному курсу 2005 года)		Среднегодовые темпы роста (в процентах)		
	2003 год	2007 год	2012 год	2003 год	2012 год	2003 год	2007 год	2012 год
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>								
Таджикистан	1 965	2 656	3 486	301	459	11,0	8,0	7,5
Бывшая югославская Республика Македония	5 483	6 675	7 322	2 635	3 478	2,8	6,1	-0,3
Туркменистан	11 880	17 369	28 434	1 469	3 270	3,3	11,1	11,1
Уганда	8 626	11 614	15 709	296	405	6,5	8,4	3,4
Узбекистан	12 492	16 914	25 143	486	846	4,2	9,5	8,2
Замбия	6 465	8 098	11 236	593	798	5,1	6,2	7,2
Зимбабве	6 732	5 801	8 179	511	431	-17,0	-3,7	4,4
В среднем	202 686	279 836	375 790	939	1 433	5,2	9,5	5,7
Страны транзита	5 269 752	7 362 090	10 043 620	1 796	2 442	6,9	9,9	5,4

Источник: Статистический отдел.

Таблица 2
Поступления официальной помощи в целях развития

	Поступления официальной помощи в целях развития (нетто) (в млн. долл. США в неизменных ценах 2011 года)			Официальная помощь в целях развития/валовой национальный доход (в процентах)	Выплаты по линии инициативы «Помощь в торговле» (в млн. долл. США в неизменных ценах 2011 года)	
	2003 год	2010 год	2012 год	2012 год	2007 год	2012 год
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>						
Афганистан	2 164	6 743	6 094	32,8	958	1 504
Армения	337	362	303	2,6	95	112
Азербайджан	400	166	394	0,6	88	250
Бутан	110	141	162	9,6	30	84
Боливия (Многонациональное Государство)	1 263	719	615	2,6	146	210
Ботсвана	37	163	86	0,5	15	15
Буркина-Фасо	760	1 134	1 040	10,8	264	291
Бурунди	316	673	455	21,2	100	167
Центральноафриканская Республика	71	280	158	10,4	30	56
Чад	352	514	214	3,9	35	45
Эфиопия	2 120	3 723	2 501	7,8	522	594

	Поступления официальной помощи в целях развития (нетто) (в млн. долл. США в неизменных ценах 2011 года)			Официальная помощь в целях развития/валовой национальный доход (в процентах)	Выплаты по линии инициативы «Помощь в торговле» (в млн. долл. США в неизменных ценах 2011 года)	
	2003 год	2010 год	2012 год	2012 год	2007 год	2012 год
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>						
Казахстан	385	231	168	0,1	111	37
Кыргызстан	268	398	505	7,8	56	122
Лаосская Народно-Демократическая Республика	422	448	451	4,6	150	162
Лесото	106	270	293	10,3	19	19
Малави	703	1 090	155	1,6	122	74
Мали	779	1 157	1 021	28,4	323	319
Республика Молдова	160	501	683	10,2	46	186
Монголия	344	322	406	6,1	72	191
Непал	642	880	473	4,7	127	267
Нигер	670	792	832	4,0	103	124
Парагвай	69	110	534	13,5	28	57
Руанда	458	1 097	162	0,4	99	195
Свазиленд	55	97	835	12,5	11	25
Таджикистан	201	465	85	2,6	53	132
Бывшая югославская Республика Македония	362	198	387	5,2	46	74
Туркменистан	38	46	40	0,1	1	5
Уганда	1 347	1 827	1 538	8,5	539	381
Узбекистан	243	244	273	0,5	28	99
Замбия	1 059	970	941	4,9	118	139
Зимбабве	248	782	803	10,6	20	86
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	16 489	26 544	22 609	3,8	4 355	5 951

Источник: Организация экономического сотрудничества и развития.

Таблица 3

Внешняя задолженность, обслуживание долга и списание задолженности в рамках Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью и Инициативы по облегчению бремени задолженности на многосторонней основе

	Суммарный объем общего внешнего долга (в процентах от валового национального дохода)			Совокупное обслуживание задолженности (в процентах от стоимости экспорта товаров и услуг и поступлений)			Списание задолженности в рамках Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью (в млн. долл. США)	Списание задолженности в рамках Инициативы по облегчению бремени задолженности на многосторонней основе (в млн. долл. США)
	2003 год	2010 год	2011 год	2003 год	2010 год	2011 год	2012 год	2012 год
Афганистан		16,0			0,2		1 280	39
Армения	68,7	64,3	68,3	11,0	33,4	25,4		
Азербайджан	28,4	14,6	14,9	7,1	1,4	4,9		
Бутан	83,9	63,9	65,0		13,5	11,1		
Боливия (Многонациональное Государство)	75,3	32,2	27,6	21,4	9,6	4,9	2 060	2 829
Ботсвана	7,1	12,2	13,8	1,2	1,4			
Буркина-Фасо	40,9	24,7	23,8	12,0	2,5		930	1 230
Бурунди	173,5	31,6	26,9	64,2	2,1	3,4	1 366	108
Центральноафриканская Республика	96,0	29,3	26,5				804	306
Чад	67,6	23,1	21,4				260	
Эфиопия	86,1	24,8	27,2	7,3	3,9	6,1	3 275	3 309
Казахстан	79,9	91,9	77,9	34,8	58,3	34,6		
Кыргызстан	115,7			21,9	22,3	12,0		
Лаосская Народно-Демократическая Республика	122,4	84,2	80,3	21,9	13,2	11,5		
Лесото	58,9	28,7	27,1	5,5	2,1	2,0		
Малави	130,6	21,1	22,3	6,7	1,7	1,3	1 628	1 596
Мали	73,2	27,4	29,1	6,6	2,5		895	2 009
Республика Молдова	95,4	76,4	72,0	11,5	14,4	12,8		
Монголия	97,5	44,4	32,7	34,1	5,0	2,1		
Непал	50,2	23,5	20,8	10,2	10,5	9,5		
Нигер	78,7	23,6	23,7	8,7	2,0		1 190	1 074
Парагвай	58,6	28,3	25,7	12,3	4,5	3,6		
Руанда	85,7	16,4	17,5	15,3	2,4	2,1	1 316	519

	Суммарный объем общего внешнего долга (в процентах от валового национального дохода)			Совокупное обслуживание задолженности (в процентах от стоимости экспорта товаров и услуг и поступлений)			Списание задолженности в рамках Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью (в млн. долл. США)	Списание задолженности в рамках Инициативы по облегчению бремени задолженности на многосторонней основе (в млн. долл. США)
	2003 год	2010 год	2011 год	2003 год	2010 год	2011 год	2012 год	2012 год
Свазиленд	20,8	19,9	15,5	1,3	1,9			
Таджикистан	86,7	55,3	51,6	8,4	85,0	49,1		100
Бывшая югославская Республика Македония	40,3	66,4	62,8	13,5	17,1	18,9		
Туркменистан	31,3	2,9	2,0					
Уганда	73,4	19,3	23,5	9,8	1,8	1,7	1 950	3 524
Узбекистан	53,0	19,1	17,8					
Замбия	162,5	30,8	24,7	43,5	1,9	2,1	3 900	2 770
Зимбабве	81,2	80,6	64,8					
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	65,7	44,5	39,9	23,1	27,5	20,9	20 854	19 413

Источник: Всемирный банк и Статистический отдел.

Таблица 4
Международная торговля товарами, экспорт и импорт товаров

	Торговля товарами							
	Общий объем экспорта (в млн. долл. США)			Общий объем импорта (в млн. долл. США)			Торговля Доля в ВВП (в процентах)	
	2003 год	2011 год	2012 год	2003 год	2011 год	2012 год	2003 год	2012 год
Афганистан	144	376	429	—	3 906	3 676	138	45
Армения	686	1 334	1 380	903	2 377	2 480	82	74
Азербайджан	2 592	34 495	32 634	3 057	37 227	36 915	108	79
Бутан	133	675	554	133	747	697	70	87
Боливия (Многонациональное Государство)	1 597	8 358	11 233	1 962	9 133	12 196	52	85
Ботсвана	2 810	5 882	5 971	3 668	6 964	6 285	86	95
Буркина-Фасо	321	2 352	2 183	366	2 601	2 744	31	50

	Торговля товарами							
	Общий объем экспорта (в млн. долл. США)			Общий объем импорта (в млн. долл. США)			Торговля Доля в ВВП (в процентах)	
	2003 год	2011 год	2012 год	2003 год	2011 год	2012 год	2003 год	2012 год
Бурунди	38	123	134	45	236	228	27	46
Центральноафриканская Республика	128	190	200	154	265	252	36	33
Чад	601	4 800	4 600	667	4 887	4 711	83	69
Эфиопия	496	2 875	2 891	1 258	5 815	5 994	41	46
Казахстан	12 927	84 336	86 449	14 945	91 991	97 030	91	78
Кыргызстан	582	1 972	1 894	749	3 411	3 151	84	149
Лаосская Народно-Демократическая Республика	335	2 216	2 269	463	2 404	2 848	67	85
Лесото	476	1 172	972	588	1 226	1 041	199	155
Малави	525	1 425	1 184	619	1 629	1 394	93	129
Мали	928	2 374	2 610	1 152	2 770	3 086	67	69
Монголия	616	4 818	4 385	835	5 439	5 346	64	62
Непал	662	919	911	1 075	1 862	1 929	141	128
Нигер	352	1 250	1 500	415	1 393	1 605	120	128
Парагвай	2 585	7 763	7 270	2 744	13 386	12 743	44	43
Республика Молдова	790	2 217	2 162	1 055	3 159	3 164	40	68
Руанда	63	464	591	140	913	1 016	94	94
Свазиленд	1 638	1 910	1 930	1 872	2 205	2 168	32	47
Таджикистан	797	1 257	1 358	995	1 157	1 644	203	141
Бывшая югославская Республика Македония	1 367	4 478	4 002	1 737	5 571	5 042	137	83
Туркменистан	3 632	13 000	16 500	–	–	–	119	118
Уганда	532	2 159	2 357	834	4 240	4 732	37	58
Узбекистан	3 189	13 254	11 210	3 725	15 027	12 338	68	58
Замбия	980	9 001	9 372	1 252	9 035	9 881	70	83
Зимбабве	1 670	3 512	3 882	2 172	3 556	–	70	120
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	44 190	220 959	225 019	49 362	262 476	270 158	80	78

Источник: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

Примечание: Данные по Южному Судану отсутствуют.

Таблица 5
Трансграничная торговля, 2013 год

	Количество документов, необходимых для экспорта		Стоимость экспорта контейнера (в долл. США)		Транзитное время, необходимое для экспорта (количество суток)		Стоимость импорта контейнера (в долл. США)		Транзитное время, необходимое для импорта (количество суток)	
	2005 год	2013 год	2005 год	2013 год	2005 год	2013 год	2005 год	2013 год	2005 год	2013 год
Афганистан	10	10	2 180	4 645	67	67	2 100	5 180	80	85
Армения	6	5	1 670	1 885	37	37	1 860	2 175	37	18
Азербайджан	9	9	3 155	3 540	34	34	2 945	3 560	36	25
Бутан	9	9	1 150	2 230	38	38	1 780	2 330	38	38
Боливия (Многонациональное Государство)	7	7	1 425	1 440	24	24	1 452	1 745	36	24
Ботсвана	6	6	2 088	3 045	33	33	2 595	3 610	43	35
Буркина-Фасо	11	10	2 226	2 455	45	45	3 722	4 430	54	49
Бурунди	9	9	2 287	2 905	47	47	4 035	4 420	71	46
Центральноафриканская Республика	8	9	4 581	5 490	57	57	4 534	5 555	66	55
Чад	7	8	4 867	6 615	78	78	5 715	9 025	102	98
Эфиопия	7	7	2 037	2 180	47	47	2 790	2 760	41	44
Казахстан	11	10	2 730	4 885	89	89	2 780	4 865	76	69
Кыргызстан	15	9	2 500	4 360	64	64	2 450	5 150	75	75
Лаосская Народно-Демократическая Республика	12	10	1 420	1 950	55	55	1 690	1 910	65	26
Лесото	8	7	1 188	1 695	44	44	1 210	1 945	49	33
Малави	7	6	1 130	1 376	17	17	1 130	1 380	15	11
Мали	11	10	1 623	2 175	45	45	2 500	2 870	54	43
Монголия	7	6	1 752	2 440	44	44	2 740	4 405	66	32
Непал	7	7	1 415	1 545	32	32	1 740	1 870	35	35
Нигер	11	11	1 807	2 745	49	49	2 274	2 950	49	50
Парагвай	11	11	1 600	2 295	43	43	1 725	2 400	35	39
Республика Молдова	8	8	2 743	4 475	59	59	2 946	4 500	66	62
Руанда	7	7	1 220	1 850	36	36	1 400	2 275	33	30
Свазиленд	13	7	3 840	3 245	60	60	4 000	4 990	95	30
Таджикистан	8	7	1 798	1 880	21	21	1 820	2 145	30	23
Бывшая югославская Республика Македония	12	12	3 200	8 650	71	71	4 500	10 250	65	72

	Количество документов, необходимых для экспорта		Стоимость экспорта контейнера (в долл. США)		Транзитное время, необходимое для экспорта (количество суток)		Стоимость импорта контейнера (в долл. США)		Транзитное время, необходимое для импорта (количество суток)	
	2005 год	2013 год	2005 год	2013 год	2005 год	2013 год	2005 год	2013 год	2005 год	2013 год
Туркменистан	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Уганда	12	7	1 050	2 800	38	38	2 945	3 375	64	33
Узбекистан	13	12	3 685	4 785	86	86	4 050	5 235	104	95
Замбия	7	7	2 098	2 765	53	53	2 840	3 560	59	49
Зимбабве	7	7	1 879	3 765	52	52	2 420	5 660	67	71
В среднем, по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю	9,2	8,3	2 211	3 204	49	42	2 690	3 884	57	47
В среднем по странам транзита	8,2	7,6	1 015	1 268	30	22	1 183	1 434	29	27

Источник: Всемирный банк.

Примечание: Данные по Южному Судану отсутствуют.

Таблица 6
Отдельные показатели по транспорту

	Дороги				Водные пути (в км)	Трубопроводы (в км)		Воздушный транспорт, число отправлений (в тыс.)		Воздушный транспорт, объем грузов ^a (в млн. тонно-км)	
	Процентная доля с твердым покрытием		Железные дороги (в км)			2006 год	2013 год	2000 год	2013 год	2003 год	2013 год
	В км										
	2000/08 год	2011 год	2000/09 год	2013 год	2007/11 год						
Афганистан	42 150	36	..		1 200	466	466	3,4	11,8	..	84,62
Армения	7 515	90	845	826	..	2 233	2 233	4	6,0	5,03	0,47
Азербайджан	59 141	56	2 099	2 068	..	4 785	6 425	4,4	15,8	67,11	17,92
Бутан	8 050	34	..		..	..	..	1,1	4,0	0,21	0,64
Боливия (Многонациональное Государство)	62 479	12	2 866	3 652	10 000	8 994	9 646	21,6	38,3	24,52	8,02
Ботсвана	25 798	33	888	888	..	..	..	6,7	9,2	0,28	0,14
Буркина-Фасо	92 495	20	622	622	..	..	..	3,4	3,2	0,00	0,06
Бурунди	12 322	10	..		Озеро Танганьика	..	..	..		..	..
Центральноафриканская Республика	24 307	6,8	..		2 800	..	..	1,5		..	..

	Дороги		Железные дороги (в км)		Водные пути (в км)	Трубопроводы (в км)		Воздушный транспорт, число отправлений (в тыс.)		Воздушный транспорт, объем грузов ^a (в млн. тонно-км)	
	Процентная доля с твердым покрытием							2000 год	2013 год	2003 год	2013 год
	В км	2011 год									
	2000/08 год	2011 год	2000/09 год	2013 год	2007/11 год	2006 год	2013 год	2000 год	2013 год	2003 год	2013 год
Чад	40 000	1	..		Сезонная навигация	250	582	1,5	0,1	..	0,46
Эфиопия	42 429	14	..		..	..	..	26,6	65,9	93,47	791,31
Казахстан	93 123	90	14 205	14 319	4 000	24 740	26 963	8,0	55,0	20,80	66,92
Кыргызстан	34 000	91	417	417	600	270	496	6,1	7,7	4,85	0,59
Лаосская Народно-Демокра- тическая Республика	29 811	14	..		4 600	540	540	6,4	19,6	1,91	1,41
Лесото	5 940	18	..		..	..	..	..	..	..	..
Малави	15 451	45	797	797	700	..	..	4,8	1,6	1,18	0,01
Мали	18 709	25	734	593	1 800	..	..	1,5	2,8	..	1,19
Монголия	49 250	4	1 810	1 818	580 (сезонная навигация)	..	..	6,2	8,9	0,54	0,83
Непал	17 280	54	59	59	..	..	..	12,1	28,9	7,58	10,21
Нигер	18 951	21	..		300 (сезонная навигация)	..	..	1,5	1,0	5,75	5,76
Парагвай	29 500	16	36 ^a	36	3 100	..	..	7,6	6,4	..	1,08
Республика Молдова	12 755	86	1 156	1 157	424	1 906	1 906	3,7	7,5	0,00	0,00
Руанда	14 008	19	..		Озеро Киву (мелководное)	..	..	..	10,8	..	20,00
Свазиленд	3 594	30	300	300	..	..	..	2,6	..	..	..
Таджикистан	27 767	..	616	621	200	587	587	4,0	6,2	3,80	1,87
Бывшая югославская Республика Македония	13 840	58	699	699	..	388	388	8,0	..	0,14	..
Туркменистан	24 000	81	3 181	4 980	1 300	7 864	9 001	21,9	1,4	13,56	2,77
Уганда	70 746	23	261	2 244	Озера	..	..	0,3	8,1	23,41	0,86
Узбекистан	81 600	87	4 230	4 280	1 100	10 574	11 345	30,1	23,7	70,98	107,25

	Дороги		Железные дороги (в км)		Водные пути (в км)	Трубопроводы (в км)		Воздушный транспорт, число отправок (в тыс.)		Воздушный транспорт, объем грузов ^a (в млн. тонно-км)	
	В км	Процентная доля с твердым покрытием									
	2000/08 год	2011 год	2000/09 год	2013 год	2007/11 год	2006 год	2013 год	2000 год	2013 год	2003 год	2013 год
Замбия	66 781	22	1 273	2 157	2 250	771	771	6,1	7,6	0,03	0,00
Зимбабве	97 267	19	2 583	3 427	Озеро Кариба	270	270	13,6	11,3	18,49	32,68
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	1 141 059	37	34 192	45 960		63 002	73 632	221,6	362,8	363,63	1 157,08

Источник: World Bank, *World Development Indicators 2014* (Washington, DC, 2014), и Центральное разведывательное управление Соединенных Штатов.

Примечание: Данные по Южному Судану отсутствуют.

^a Объем грузов, перевозимых на всех рейсах, в метрических тоннах, помноженных на расстояние в км.

Таблица 7
Некоторые показатели в области электросвязи

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Количество телефонных линий и подписчиков на сотовую связь из расчета на 100 жителей						Число пользователей Интернета на 100 человек		
	Магистральные линии связи			Сотовая связь					
	2003 год	2007 год	2012 год	2003 год	2007 год	2012 год	2003 год	2007 год	2012 год
Афганистан	0,2	..	0,0	0,9	17,7	60,4	0,1	1,9	5,5
Армения	18,6	20,9	19,7	3,8	62,8	111,9	4,6	6,0	39,2
Азербайджан	11,2	14,3	18,5	12,6	51,5	108,8	..	14,5	54,2
Бутан	3,8	4,4	3,6	0,4	22,0	75,6	2,4	5,9	25,4
Боливия (Многонациональное Государство)	6,8	7,0	8,4	14,2	33,6	90,4	3,5	10,5	34,2
Ботсвана	7,2	7,2	8,0	24,3	60,1	153,8	3,3	5,3	11,5
Буркина-Фасо	0,5	0,8	0,9	1,9	13,1	60,6	0,4	0,8	3,7
Бурунди	0,3	0,3	0,2	0,9	3,2	22,8	0,2	0,7	1,2
Центральноафриканская Республика	0,2	..	0,0	1,0	8,3	25,3	0,2	0,4	3,0
Чад	0,1	0,3	0,2	0,7	8,6	35,4	0,3	0,8	2,1
Эфиопия	0,6	1,1	0,9	0,1	1,5	22,4	0,1	0,4	1,5
Казахстан	15,1	21,0	26,8	9,0	80,0	185,8	2,0	4,0	53,3
Кыргызстан	7,9	9,4	8,9	2,8	42,2	124,2	3,9	14,0	21,7

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Количество телефонных линий и подписчиков на сотовую связь из расчета на 100 жителей</i>						<i>Число пользователей Интернета на 100 человек</i>		
	<i>Магистральные линии связи</i>			<i>Сотовая связь</i>					
	<i>2003 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2012 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2012 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2012 год</i>
Лаосская Народно-Демократическая Республика	1,2	1,6	1,8	2,0	24,6	64,7	0,3	1,6	10,7
Лесото	1,8	2,4	2,5	6,6	24,7	75,3	1,5	3,4	4,6
Малави	0,7	1,3	1,4	1,1	7,7	29,2	0,3	1,0	4,4
Мали	0,5	0,6	0,8	2,2	19,9	98,4	0,3	0,8	2,2
Республика Молдова	20,3	29,4	34,3	12,2	51,3	102,0	7,4	20,5	43,4
Монголия	5,6	7,1	6,3	12,9	46,0	120,7	..	9,0	16,4
Непал	1,5	2,7	3,0	0,3	12,6	59,6	0,4	1,4	11,1
Нигер	0,2	0,3	0,6	0,7	6,3	31,4	0,2	0,4	1,4
Парагвай	4,9	6,4	6,1	31,2	76,6	101,6	2,1	11,2	27,1
Руанда	0,3	0,2	0,4	1,4	6,4	49,7	0,4	2,1	8,0
Свазиленд	4,2	4,0	3,7	7,8	33,5	65,4	2,4	4,1	20,8
Таджикистан	3,8	4,1	4,9	0,7	30,0	81,5	0,1	7,2	14,5
Бывшая югославская Республика Македония	25,2	22,1	19,4	37,3	85,6	106,2	19,1	36,3	63,1
Туркменистан	8,1	9,4	11,1	0,2	7,9	76,4	0,4	1,4	7,2
Уганда	0,2	0,5	0,9	2,9	13,7	45,0	0,5	3,7	14,7
Узбекистан	6,7	6,8	6,9	1,3	21,3	71,0	1,9	7,5	36,5
Замбия	0,8	0,8	0,6	2,2	21,8	74,8	1,0	4,9	13,5
Зимбабве	2,4	2,7	2,2	2,9	9,6	91,9	6,4	10,9	17,1
В среднем, по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю	3,0	3,7	3,9	3,2	18,6	60,6	1,3	3,7	13,4
В среднем по странам транзита	11,1	13,6	10,7	12,2	36,3	79,4	4,6	11,1	27,0

Источник: Всемирный банк.

Таблица 8
Чистый приток прямых иностранных инвестиций
(В млн. долл. США)

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>2003 год</i>	<i>2004 год</i>	<i>2005 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2011 год</i>	<i>2012 год</i>
Афганистан	58	187	271	238	189	94	76	211	83	94
Армения	121	248	239	453	699	935	778	570	525	489
Азербайджан	3 285	3 556	1 680	-584	-4 749	14	473	563	1 467	2 005
Бутан	3	9	6	72	3	7	18	26	10	16
Боливия (Многонациональное Государство)	197	85	-288	281	366	513	423	643	859	1 060
Ботсвана	418	391	279	486	495	521	129	-6	414	293
Буркина-Фасо	29	14	34	34	344	106	101	35	42	40
Бурунди	0	0	1	0	1	4	0	1	3	1
Центральноафриканская Республика	11	15	10	35	57	117	42	62	37	71
Чад	713	467	-99	-279	-322	466	376	313	282	323
Эфиопия	465	545	265	545	222	109	221	288	627	970
Казахстан	2 092	4 157	1 971	6 278	11 119	14 322	13 243	11 551	13 903	14 022
Кыргызстан	46	175	43	182	208	377	189	438	694	372
Лаосская Народно-Демократическая Республика	19	17	28	187	324	228	190	279	301	294
Лесото	44	56	70	60	106	112	100	114	132	172
Малави	66	108	140	36	124	195	49	97	129	129
Мали	132	101	224	83	73	180	748	406	556	310
Монголия	132	93	188	245	373	845	624	1 691	4 715	4 452
Непал	15	0	2	-7	6	1	39	87	95	92
Нигер	11	20	30	51	129	340	791	940	1 066	793
Парагвай	25	28	35	95	202	209	95	228	215	320
Республика Молдова	74	83	191	258	541	711	145	197	281	159
Руанда	3	11	14	31	82	103	119	42	106	160
Свазиленд	-61	71	-46	121	37	106	66	136	93	90
Таджикистан	32	272	54	339	360	376	16	16	11	290
Бывшая югославская Республика Македония	113	324	96	433	693	586	201	212	468	135
Туркменистан	226	354	418	731	856	1 277	4 553	3 631	3 399	3 159
Уганда	202	295	380	644	792	729	842	544	894	1 721

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>2003 год</i>	<i>2004 год</i>	<i>2005 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2011 год</i>	<i>2012 год</i>
Узбекистан	83	177	192	174	705	711	842	1 628	1 467	1 094
Замбия	347	364	357	616	1 324	939	695	1 729	1 108	1 066
Зимбабве	4	9	103	40	69	52	105	166	387	400
Итого, по развивающимся странами, не имеющим выхода к морю	8 904	12 230	6 888	11 879	15 427	25 284	26 287	26 836	34 369	34 592
Итого по странам транзита	97 212	120 306	151 889	178 233	238 898	311 747	237 254	270 534	338 175	332 627

Источник: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

Примечание: Данные по Южному Судану отсутствуют.

Таблица 9

Некоторые показатели социального развития

	<i>Охват антиретровирусной терапией (процентная доля людей, находящихся на поздней стадии инфицирования ВИЧ)</i>		<i>Индекс развития человеческого потенциала</i>		<i>Ожидаемая продолжительность жизни при рождении (число лет)</i>		<i>Смертность в возрасте до пяти лет, мальчики (на 1000 человек)</i>		<i>Доля мест, занимаемых женщинами в национальных парламентах (в процентах)</i>	
	<i>2009 год</i>	<i>2012 год</i>	<i>2005 год</i>	<i>2012 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2012 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2012 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2012 год</i>
Афганистан	1	8	46,6	49,1	56,1	60,5	106,7	101,5		27,7
Армения	17	35	73,2	74,4	72,6	74,4	20,2	18,2	3,1	8,4
Азербайджан	8	24	69,0	70,9	68,0	70,6	41,5	38,0	10,5	16,0
Бутан	13	12	64,8	67,6	62,6	67,9	52,2	48,6	9,3	8,5
Боливия (Многонациональное Государство)	16	35	64,7	66,9	64,0	66,9	48,9	45,2	18,5	25,4
Ботсвана	82	95	50,6	53,0	47,7	47,0	62,0	57,5	17,0	7,9
Буркина-Фасо	44	70	52,5	55,9	51,7	55,9	119,7	107,5	11,7	15,3
Бурунди	38	58	47,8	50,9	49,2	53,6	118,6	110,8	18,4	30,5
Центральноафриканская Республика	..	..	44,4	49,1	44,2	49,5	144,3	134,9	7,3	12,5
Чад	36	40	48,1	49,9	47,1	50,7	166,2	157,0	5,8	12,8
Эфиопия	36	60	55,2	59,7	54,6	63,0	82,5	74,2	7,7	27,8
Казахстан	..	..	65,2	67,4	65,9	69,6	25,2	21,5	10,4	24,3
Кыргызстан	19	23	66,6	68,0	68,3	70,0	34,0	29,7	10,0	23,3

	<i>Охват антиретровирусной терапией (процентная доля людей, находящихся на поздней стадии инфицирования ВИЧ)</i>		<i>Индекс развития человеческого потенциала</i>		<i>Ожидаемая продолжительность жизни при рождении (число лет)</i>		<i>Смертность в возрасте до пяти лет, мальчики (на 1000 человек)</i>		<i>Доля мест, занимаемых женщинами в национальных парламентах (в процентах)</i>	
	<i>2009 год</i>	<i>2012 год</i>	<i>2005 год</i>	<i>2012 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2012 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2012 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2012 год</i>
Лаосская Народно-Демократическая Республика	40	51	64,5	67,8	63,4	67,8	83,5	76,6	22,9	25,0
Лесото	44	54	44,3	48,7	43,8	48,8	115,3	106,5	11,7	24,2
Малави	..	..	49,0	54,8	73,8	75,0	10,6	7,9	9,3	22,3
Мали	40	69	49,0	51,9	47,3	54,7	87,8	75,6	10,2	10,2
Республика Молдова	42	52	67,9	69,6	50,5	54,6	143,8	133,7	12,9	19,8
Монголия	16	29	66,0	68,8	67,5	68,7	20,9	19,6	10,5	3,9
Непал	5	5	65,6	69,1	64,4	67,3	35,8	32,6		33,2
Нигер	13	33	51,7	55,1	63,7	68,0	48,0	44,1	1,2	13,3
Парагвай	26	46	71,2	72,7	52,8	58,0	130,1	117,0	2,5	12,5
Руанда	62	73	52,3	55,7	70,9	72,2	26,0	24,3	25,7	56,3
Свазиленд	69	87	45,9	48,9	51,9	63,5	68,0	59,0	3,1	13,6
Таджикистан	56	82	65,4	67,8	46,0	48,9	96,9	84,5	12,7	19,0
Бывшая югославская Республика Македония	13	28	73,8	75,0	64,9	67,3	68,4	64,1	18,3	30,9
Туркменистан	..	..	64,4	65,2	64,2	65,3	64,2	60,3	26,0	16,8
Уганда	37	64	50,2	54,5	50,9	58,6	85,1	75,1	24,7	35,0
Узбекистан	13	43	67,2	68,6	67,2	68,1	48,1	45,0	7,2	22,0
Замбия	57	79	44,4	49,4	44,5	57,0	106,5	94,1	12,0	11,5
Зимбабве	37	79	44,0	52,7	42,9	58,0	103,7	96,0	10,0	15,0
В среднем, по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю	28	48	57,6	60,6	56,5	62,0	82,6	75,5	12,1	20,2

Источник: Всемирный банк и Программа развития Организации Объединенных Наций.

Примечание: Данные по Южному Судану отсутствуют.

Таблица 10
Добавленная стоимость в обрабатывающей промышленности и инфляция

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Добавленная стоимость в обрабатывающей промышленности (в процентах от валового внутреннего продукта)</i>			<i>Средние темпы инфляции цен на потребительские товары (изменение в процентах)</i>	
	<i>2003 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2011 год</i>	<i>2011 год</i>	<i>2012 год</i>
Афганистан	17,1	12,9	13,1	10,4	4,4
Армения	16,8	10,7	10,6	7,7	2,5
Азербайджан	9,4	5,8		7,9	1,1
Бутан	7,4	9,1	9,3	8,9	9,7
Боливия (Многонациональное Государство)	14,7	13,9	13,3	9,9	4,5
Ботсвана	4,1	4,0	4,2	8,5	7,5
Буркина-Фасо	14,3	7,8	6,7	2,8	3,6
Бурунди	14,5	10,5	10,0	14,9	11,8
Центральноафриканская Республика	7,3			1,2	5,2
Чад	8,0			1,9	7,7
Эфиопия	5,7	3,9	3,6	33,2	22,8
Казахстан	15,3	13,1	13,5	8,3	5,1
Кыргызстан	14,6	18,9	20,6	16,6	2,8
Лаосская Народно-Демократическая Республика	8,7	7,5	7,6	7,6	4,3
Лесото	21,2	12,8	11,7	5,6	5,3
Малави	11,9	12,0	11,9	7,6	3,3
Мали	2,8			3,1	21,3
Республика Молдова	18,3	12,7	13,5	7,7	0,5
Монголия	7,5	7,3	7,1	7,7	5,3
Непал	8,4	6,5	6,4	9,6	4,7
Нигер	6,3			2,9	15,0
Парагвай	15,0	12,2	11,9	8,3	8,3
Руанда	6,8	6,6	6,6	5,7	3,8
Свазиленд	39,9	42,6	42,2	6,1	6,3
Таджикистан	31,3	9,5	8,3	12,4	8,9
Бывшая югославская Республика Македония	17,5	14,4	13,9	3,9	5,8
Туркменистан	18,6			5,3	4,9

	Добавленная стоимость в обрабатывающей промышленности (в процентах от валового внутреннего продукта)			Средние темпы инфляции цен на потребительские товары (изменение в процентах)	
	2003 год	2010 год	2011 год	2011 год	2012 год
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>					
Уганда	7,5	8,3	8,2	18,7	14,1
Узбекистан	9,2	9,0	8,6	12,8	12,1
Замбия	12,0	8,9	8,4	8,7	6,6
Зимбабве	13,6	17,9	17,1	3,5	3,7
В среднем, по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю	13,1	11,5	11,5	10,0	7,3
В среднем, по развивающимся странам транзита	14,1	14,1	14,6	7,2	5,8

Источник: Всемирный банк и Международный валютный фонд.