



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
3 August 2010
Russian
Original: English

Шестьдесят пятая сессия

Пункт 23(b) предварительной повестки дня*

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

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

Доклад Генерального секретаря

Резюме

Настоящий доклад представлен во исполнение резолюции 64/214 Генеральной Ассамблеи от 21 декабря 2009 года, в которой Ассамблея просила Генерального секретаря представить Ассамблее на ее шестьдесят пятой сессии аналитический доклад об осуществлении Алматинской программы действий и Декларации заседания по среднесрочному обзору.

* A/65/150.



Поскольку со времени принятия Декларации тысячелетия Организации Объединенных Наций прошло 10 лет, в настоящем докладе также содержится обзор прогресса, которого добились не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в деле реализации целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и освещаются некоторые имеющиеся проблемы, включая изменение климата.

I. Введение

1. В Алматинской программе действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита¹, которая была принята в 2003 году, а также в Итоговом документе ее среднесрочного обзора, который содержится в резолюции 63/2 Генеральной Ассамблеи от 3 октября 2008 года, подчеркивается необходимость укрепления партнерских отношений в глобальном масштабе на основе признания особых потребностей и проблем не имеющих выхода к морю развивающихся стран в контексте усилий, предпринимаемых ими в целях искоренения нищеты, обеспечения устойчивого экономического роста и более эффективной интеграции в мировую экономику.

2. С учетом сложностей географического характера, в силу которых они не имеют прямого доступа к морской торговле, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны оказываются в менее выгодном положении в контексте процесса развития, что усугубляется удаленностью от крупных международных рынков, обременительными процедурами транзита, неадекватностью транспортной инфраструктуры и зависимостью от степени политической стабильности, инфраструктуры и уровня институционального потенциала в прибрежных странах транзита. Эти проблемы не только влияют на экономический рост, но и серьезно воздействуют на социально-экологические аспекты развития, в том числе на достижение сформулированных в Декларации тысячелетия целей в области развития.

3. Алматинская программа, общая цель которой заключается в формировании партнерских отношений в целях решения особых проблем не имеющих выхода к морю стран, вносит непосредственный вклад в достижение государствами, входящими в эту группу уязвимых стран, целей в области развития, поставленных в Декларации тысячелетия. В Программе признается непосредственная взаимосвязь между транспортом, международной торговлей и экономическим ростом и ставится цель обеспечить более всестороннюю и более эффективную интеграцию не имеющих выхода к морю развивающихся стран в глобальную экономику на основе осуществления конкретных мер, которые все

¹ Доклад Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года (A/CONF.202/3, приложение I).

охватываемые Алматинской программой стороны должны принимать в пяти приоритетных областях: а) основополагающие вопросы политики в области транспортных перевозок; б) развитие и обслуживание инфраструктуры; в) международная торговля и содействие развитию торговли; г) международная поддержка; и е) осуществление и обзор. Программа представляет собой рациональную и эффективную глобальную платформу для действенного сотрудничества в области транзитного транспорта и представляет собой «бесприоритетный вариант» как для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и для развивающихся стран транзита.

II. Прогресс в деле достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, в не имеющих выхода к морю развивающихся странах

4. Прогресс в деле достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, которого добились не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, является неравномерным, что обусловлено уровнем развития, которого достигла каждая из этих соответствующих стран. Тем не менее имеющиеся данные позволяют выявить тенденции, которые являются общими для этой группы стран.

5. В период 2003–2007 годов показатели экономического роста не имеющих выхода к морю развивающихся стран составляли в среднем 7,8 процента в год, а затем они замедлились и в 2008 году составили 6 процентов (см. приложение, таблица 1). В число факторов, которые благоприятствовали достижению таких показателей, входят осмотрительная в целом макроэкономическая политика, резкое увеличение цен на сырьевые товары, высокий экспортный спрос, облегчение бремени задолженности и устойчивость потоков помощи и прямых иностранных инвестиций. Внутренние ресурсы должны являться главным источником получения финансовых средств, которые используются в интересах ускорения прогресса в деле реализации целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия. Однако отсутствие у этих стран доступа к морю, наряду с неэффективностью систем транзитного транспорта и неадекватностью инфраструктуры, по-прежнему остаются одной из главных проблем, которые следует решить этой группе уязвимых стран в целях увеличения объемов внутренних расходов, что необходимо для достижения этих целей. В 18 развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, показатель валового внутреннего продукта (ВВП) на душу населения по-прежнему ниже 1000 долл. США. Сохранение такого низкого показателя дохода на душу населения в не имеющих выхода к морю развивающихся странах является причиной порочного круга — объем инвестиций в транспортную инфраструктуру чрезвычайно мал из-за слишком низкого спроса на транспортные услуги, и в то же время показатель экономической активности является более низким, поскольку неадекватность инфраструктуры является причиной более низких показателей внутренних поступлений, которые можно было бы использовать для инвестирования в социальные сектора, что необходимо для реализации целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

6. В целом, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны добились значительного прогресса в достижении некоторых из целевых показателей, со-

державшихся в Декларации тысячелетия. В частности, эти страны добились прогресса в деле улучшения показателей набора детей в начальные учебные заведения, в обеспечении гендерного паритета в системе начального образования, в борьбе с распространением ВИЧ/СПИДа и в деле увеличения числа людей, имеющих доступ к более безопасным источникам водных ресурсов. Хотя страны добились определенного прогресса в сокращении показателей детской смертности, они все еще высоки, и маловероятно, что многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, достигнут к 2015 году соответствующих показателей, содержащихся в Декларации тысячелетия.

7. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны добились прогресса в деле увеличения чистого показателя набора детей в начальные учебные заведения, и большинство из них, скорее всего, достигнут соответствующей цели, предусмотренной в Декларации тысячелетия. Эти страны также добились значительного увеличения числа детей, которые проходят полный курс обучения в начальных учебных заведениях, и в период 2000–2008 годов в 80 процентах этих стран данные показатели улучшились². В большинстве развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, показатель соотношения между числом мальчиков и девочек в начальных учебных заведениях значительно улучшился, и соответствующий целевой показатель, по всей вероятности, будет достигнут. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны также добились впечатляющих успехов в обеспечении представленности женщин в национальных парламентах после 2000 года. В период 2000–2007 годов в 21 стране значительно, более чем на 15 процентов, увеличилась доля занимаемых женщинами мест в парламенте, причем в одной стране она достигла впечатляющего показателя, составляющего 56,3 процента (Руанда), а в четырех других странах этот показатель составляет 30 процентов или более (Непал, бывшая югославская Республика Македония, Уганда и Бурунди)³.

8. В большинстве серьезно затронутых распространением ВИЧ развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, показатели такого распространения либо стабилизировались, либо сократились, хотя в 20 процентах таких стран данный показатель по-прежнему превышает 10 процентов. Охват антиретровирусной терапией ВИЧ-инфицированных людей и больных СПИДом весьма расширился, хотя показатели охвата таким лечением по-прежнему весьма различны. Все не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, за исключением двух из них, в период 2000–2008 годов добились определенного прогресса в сокращении показателей смертности детей в возрасте до пяти лет и младенческой смертности. Однако в большинстве этих стран высок показатель смертности детей в возрасте до пяти лет, который превышает 50 на 1000 живорождений, а наиболее высокие показатели детской смертности отмечаются в африканских развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

9. В период 2000–2008 годов 83 процента не имеющих выхода к морю развивающихся стран добились прогресса в расширении доступа населения к более безопасным источникам воды.

² Если не указано иное, все данные по сформулированным в Декларации тысячелетия целям в области развития взяты из базы данных Статистического отдела Организации Объединенных Наций; имеется по адресу <http://mdgs.un.org/unsd/mdg/Data.aspx>.

³ Межпарламентский союз, 2010 год; имеется по адресу www.ipu.org/parline-e/ParliamentsAtaGlance.asp.

10. Инфраструктура в сфере коммуникаций имеет важное значение с точки зрения интеграции не имеющих выхода к морю развивающихся стран в глобальную экономику. В период 2003–2008 годов в 87 процентах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, увеличилось число стационарных телефонных линий, и во всех странах за этот же период весьма заметно выросло число пользователей сотовой связью и Интернетом (см. приложение, таблица 6).

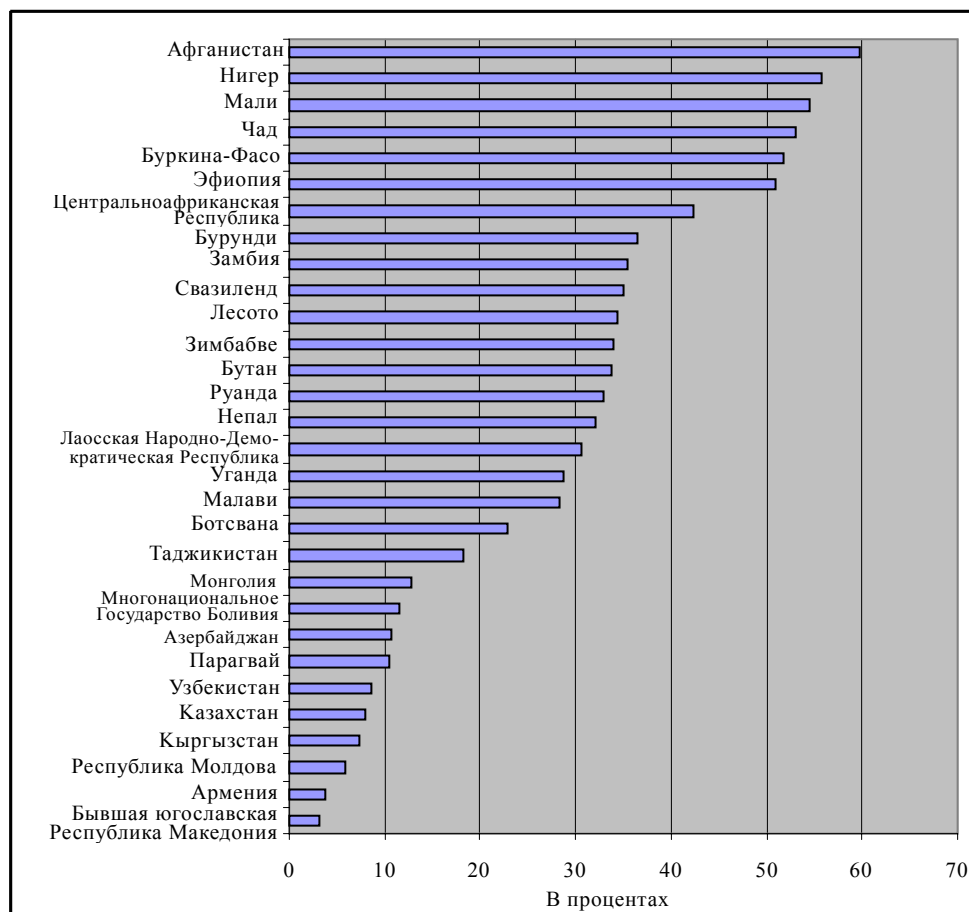
11. Хотя в достижении вышеупомянутых целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, были достигнуты значительные успехи, намного меньше были темпы прогресса в таких областях, как сокращение масштабов нищеты, голода и показателей материнской смертности, увеличение площадей лесов и числа жителей, пользующихся более совершенными средствами санитарии, а также обеспечение гендерного паритета в системе среднего и высшего образования. В развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, по-прежнему высока процентная доля тех, кто живет в условиях крайней нищеты (см. диаграмму 1 и приложение, таблица 8). В наибольшей степени из-за нищеты страдают женщины и дети. Нищета тесно связана с безработицей, показатели которой по-прежнему в среднем превышают 10 процентов во многих развивающихся странах Африки и Юго-Восточной Азии, не имеющих выхода к морю⁴.

12. Темпы прогресса в деле сокращения доли людей, страдающих от голода, в не имеющих выхода к морю развивающихся странах были медленными. В большинстве из этих стран либо вообще не отмечался прогресс в этой области, либо темпы этого прогресса были недостаточными для того, чтобы добиться поставленной в Декларации тысячелетия цели, заключающейся в сокращении числа детей с пониженной массой тела в возрасте до пяти лет (см. приложение, таблица 8). Все не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, в особенности те из них, которые являются чистыми импортерами продовольствия, в наибольшей степени испытывают на себе негативное влияние роста цен на продовольствие из-за высоких расходов на транспортировку.

13. В большинстве этих стран темпы прогресса в обеспечении гендерного паритета в системе среднего образования были более медленными, а показатели гендерного паритета в системе высшего образования по-прежнему остаются чрезвычайно низкими. Последние оценки свидетельствуют о том, что, хотя не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в период 2000–2008 годов добились определенного прогресса в деле сокращения показателей материнской смертности, в 42 процентах этих стран этот показатель по-прежнему высок и составляет более 500 на 100 000 живорождений, а в четырех из этих стран такие показатели чрезвычайно высоки и составляют более 1000 на 100 000 живорождений (см. приложение, таблица 8). Темпы прогресса в деле увеличения числа людей, использующих более эффективные средства санитарии, были медленными, и в некоторых странах соответствующие показатели по-прежнему низки, причем во всех странах, как и прежде, в этом плане отмечается очень значительное различие между сельскими районами и городами, жители которых имеют более широкий доступ к ним, чем сельские жители.

⁴ База данных Международной организации труда (МОТ); имеется по адресу <http://laborsta.ilo.org> (по состоянию на 20 июня 2010 года).

Диаграмма 1
Показатель нищеты населения в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (2007 год)



Источник: Программа развития Организации Объединенных Наций, «Доклад о развитии человека» (2009 год).

14. В число наиболее серьезных проблем, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, стремясь добиться закрепленных в Декларации тысячелетия целей в области развития, входят ограниченность финансовых и людских ресурсов; отсутствие данных, необходимых для представления информации о достигнутом прогрессе, а также для принятия решений, особенно данных по таким показателям, как безработица; сохраняющееся неравенство между мужчинами и женщинами в некоторых секторах, таких как рынок труда; неравенство доходов жителей сельских районов и городов; и многочисленные кризисы, включая финансово-экономический кризис и кризис, обусловленный изменением климата. Эти проблемы усугубляются особенностями, которые изначально присущи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и в число которых входят удаленность от крупных международных рынков, неадекватность транспортной инфраструктуры и высокая стоимость торговых операций.

15. Международное сотрудничество и глобальные отношения партнерства имеют жизненно важное значение в плане реализации целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и в этой области был достигнут определенный прогресс. За время, прошедшее после принятия Алматинской программы действий, общий объем потоков официальной помощи в целях развития (ОПР), поступающей в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, заметно увеличивался (почти на 13 процентов в год) и вырос с 12 млн. долл. США в 2003 году до 22,6 млн. долл. США в 2008 году (см. приложение, таблица 2). Афганистан, Замбия, Уганда и Эфиопия в 2008 году получили наибольший объем средств по линии официальной помощи в целях развития.

16. В 2008 году объем внешней задолженности в процентном отношении к объему валового национального дохода (ВНД) значительно сократился — с 66 процентов в 2003 году до 42 процентов в 2008 году (см. приложение, таблица 3). В 2010 году Афганистан достиг точки завершения процесса в рамках расширенной Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью (БСКЗ), в результате чего он получил право на дополнительное уменьшение суммы его задолженности в рамках Инициативы по облегчению бремени задолженности на многосторонней основе (ИБЗМ). Афганистан присоединился к числу 11 других не имеющих выхода к морю развивающихся стран, которые достигли такого же заключительного этапа в рамках инициативы. В феврале 2010 года общая сумма уменьшения задолженности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в рамках этих двух инициатив составила более 27 млрд. долл. США. Тем не менее необходимо и впредь проявлять макроэкономическую осмотрительность и предпринимать более активные усилия в целях решения проблемы задолженности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, поскольку некоторые из них в результате глобального финансово-экономического кризиса рискуют столкнуться с долговыми проблемами.

17. Потоки прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, увеличивались значительными темпами, которые составляли 23 процента в год в период 2003–2008 годов, а их объем составил в целом 25 млрд. долл. США, при том, что в 2003 году он составлял менее 9 млрд. долл. США (см. приложение, таблица 7). Тем не менее распределение этих инвестиций среди членов данной группы по-прежнему чрезвычайно неравномерно, и в 2008 году на долю Казахстана приходилось более половины общего объема таких инвестиций. В число других получателей крупных объемов инвестиций входили Армения и Замбия. Кроме этого, общий объем инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему составляет лишь около 1,4 процента от глобального объема прямых иностранных инвестиций. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам следует активизировать усилия по привлечению прямых иностранных инвестиций, в большей степени способствующих росту и обеспечению занятости, в частности, путем принятия мер по содействию поступлению, установлению надлежащего объема и защите прямых иностранных инвестиций, созданию целевых планов стимулирования инвестиций, налаживания партнерства с учреждениями, занимающимися исследованиями и разработками, предоставления субсидий для создания рабочих мест, оказания финансовой помощи в приобретении промышленных/коммерческих объектов, а также путем улучшения качествен-

ных и количественных показателей местной рабочей силы и национальных технических и административных учреждений. Однако налоговые льготы следует использовать осмотрительно, учитывая их долгосрочное воздействие на объем поступлений в государственный бюджет.

18. Ограниченный прогресс был достигнут в контексте переговоров во Всемирной торговой организации в рамках Дохинского раунда, посвященных многосторонней торговой системе. Важно обеспечить, чтобы связанные с развитием потребности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, учитывались в полной мере. Сокращение или прекращение субсидирования сельскохозяйственного сектора в крупных развитых странах, а также облегчение доступа несельскохозяйственной продукции на их рынки позитивно скажется на положении развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В этом контексте для этих стран особенно важное значение имеет скорейшее заключение в рамках Дохинского раунда переговоров во Всемирной торговой организации соглашения о содействии развитию торговли.

19. Отмечается прогресс в плане перевода в практическую плоскость инициативы «Помощь в торговле», которая призвана служить инструментом создания потенциала в области торговли и маркетинга и ускорения формирования связанной с торговлей инфраструктуры и которая принесет особые выгоды развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (см. раздел 4.D).

20. Глобальный экономический спад со всей наглядностью продемонстрировал еще более настоятельную необходимость того, чтобы не имеющие выхода к морю развивающиеся страны стратегически трансформировали свою экономику, расширили свою производственную базу, с тем чтобы повысить степень их конкурентоспособности на глобальных рынках, укрепили потенциал, необходимый для противостояния внешним потрясениям, и обеспечили более высокие показатели и более устойчивый характер экономического роста, что необходимо для поощрения инвестиций в сектора социального развития и развития людских ресурсов. Своевременная и эффективная реализация целей Алматинской программы в рамках всех ее взаимосвязанных приоритетных областей непосредственным образом будет способствовать проведению такой стратегической политики и поможет не имеющим выхода к морю развивающимся странам продвигаться вперед на пути к достижению целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

III. Изменение климата и не имеющие выхода к морю развивающиеся страны

21. Изменение климата представляет собой одну из серьезных угроз в плане обеспечения устойчивого развития, сокращения масштабов нищеты и реализации сформулированных в Декларации тысячелетия целей в области развития в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Изменение климата усугубило деградацию земель, опустынивание и обезлесение в этих государствах. В период 1990–2005 годов в 65 процентах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, отмечалось обезлесение (База данных Статистического отдела Организации Объединенных Наций). Жестокие засухи приводят к нехватке продовольствия, как это было в период 2002–2005 годов в Малави, Замбии,

Зимбабве, Лесото, Свазиленде⁵, Нигере и Эфиопии, а также ведут к сокращению объема производимой гидроэлектростанциями энергии, как это имело место в Замбии. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Центральной Азии, включая Казахстан, Кыргызстан, Монголию, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан, испытали на себе воздействие опустынивания в результате все большей нехватки водных ресурсов, а в Непале из-за наводнений и бурь отмечалась деградация больших площадей пахотных земель⁶. Изменение климата усугубило обезвоживание в и без того засушливых зонах в Африке, например, привело к высыханию озера Чад, что стало причиной нехватки воды и снижения уровня биологического разнообразия. Температура воздуха на африканском континенте увеличивается с 60-х годов прошлого века; например, в тропических лесах Африки она увеличивалась на 0,29°C каждое десятилетие. Это повышение температуры создает угрозу для некоторых культур, таких как кофе и чай, в результате чего еще более уязвимыми оказываются не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, чья экономика в очень значительной степени зависит от одной или двух сельскохозяйственных культур. Изменение климата также сказывается на рыболовстве в пресных водах не имеющих выхода к морю стран в результате изменения температуры воды, объема питательных веществ и более низкого уровня воды в сезон засухи, в результате чего уменьшаются уловы. Например, Малави и Уганда испытали на себе весьма негативное влияние сокращения улова в рыболовецких хозяйствах, которые являются важным источником продовольствия и рабочих мест для жителей этих стран.

22. Для эффективного решения порождаемых изменением климата проблем развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо принимать меры как по смягчению последствий этого явления, так и по адаптации к нему. В этом контексте оказание всесторонней поддержки международным сообществом путем стабильного предоставления финансовых ресурсов, развития и передачи технологий и создания необходимого потенциала имеет чрезвычайно важное значение с точки зрения реализации соответствующей политики на практике. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны должны стремиться использовать имеющиеся возможности, связанные с Глобальным экологическим фондом (ГЭФ), инициативами «экологически безопасный рост» и «зеленые рабочие места» в рамках международного режима в области изменения климата. Семнадцати не имеющим выхода к морю развивающимся странам, которые входят в число наименее развитых стран, следует использовать поддержку, которую они могут получить в рамках национальных программ действий по адаптации в соответствии со статьей 4.9 Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата. Однако необходимо разработать меры по оказанию поддержки другим не имеющим выхода к морю странам, которые не входят в число наименее развитых стран, и поэтому не имеющим выхода к морю развивающимся странам, как группе, следует проводить переговоры с целью получения на специальной основе финансовых ресурсов в связи с изменением климата.

⁵ Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и Международный центр научных исследований в области агролесоводства, *Climate Change and Variability in Southern Africa: Impacts and Adaptation in the Agricultural Sector* (2006).

⁶ Азиатский банк развития, "Combating Desertification in Asia"; available from www.adb.org/Environment/desertification.asp.

IV. Приоритеты

A. Фундаментальные вопросы политики в области транзита

23. Обременительные и недейственные правила и положения, ограничения на трансграничные передвижения автотранспортных средств, перевалка грузов, физическая проверка и разгрузка товаров на границе, неоправданные проверки грузов на пути их следования, разные стандарты в отношении автотранспортных средств в соседних друг с другом странах, неадекватное обеспечение безопасности водителей и грузов, а также коррупция являются главными проблемами, которые препятствуют надежным, быстрым и безопасным трансграничным перевозкам грузов и мешают адекватно функционировать сетям материально-технического обеспечения, через посредство которых не имеющие выхода к морю развивающиеся страны получают доступ в морские порты.

24. Результаты проведенного недавно анализа свидетельствуют о том, что не имеющим выхода к морю странам необходимо четыре дополнительных дня для отправки экспортных товаров по суше и девять дополнительных дней для ввоза импортных товаров по сравнению с прибрежными странами транзита в тех случаях, когда речь идет об аналогичной протяженности соответствующих маршрутов. Еще больше проблем порождают непредсказуемость в рамках транзитной цепи, связанные с транзитом накладные расходы, обусловленные чрезмерным числом различных правил и положений, и коррупция, в результате которых расходы на транспортировку могут увеличиваться на 30–100 процентов, а также неэффективное выполнение региональных соглашений по транзиту, которые еще более усугубляют проблемы не имеющих выхода к морю развивающихся стран в контексте их участия в международной торговле. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) сообщает, что в странах Африки к югу от Сахары лишь 21 процент времени использования грузовиков связан с их нахождением в пути, а все остальное время уходит на процедуры таможенной очистки на границах, предшествующие отправлению простои в портах транзита, взвешивание на платформенных весах и выполнение других связанных с полицией формальностей в пути. По данным Европейской экономической комиссии (ЕЭК), при перевозке транзитных грузов из Центральной Азии в Европу более половины времени уходит на ожидание на границах.

25. Препятствия нефизического характера, с которыми сталкиваются не имеющие доступа к морю развивающиеся страны в контексте трансграничной торговли, могут быть устранены лишь на основе более широкого и эффективного сотрудничества на двустороннем и региональном уровнях между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита, и — на уровне правительств — на основе более широкого и эффективного сотрудничества между многочисленными учреждениями и органами, занимающимися пограничным контролем. Действенное функционирование надлежащих механизмов межучрежденческой координации, обеспечивающих учет интересов осуществляющих транзитные перевозки как государственных, так и частных сторон, имеет чрезвычайно важное значение в плане успешного управления транзитными коридорами, развития соответствующей инфраструктуры и инвестирования в нее, а также обслуживания транзитных операций. Такое сотрудничество абсолютно необходимо для обеспечения приме-

нения согласованного общего подхода к разработке, осуществлению и отслеживанию реформ, направленных на содействие развитию торговли и транспорта. Нормативно-правовые базы, связанные с этими областями, необходимо согласовать, и их положения должны выполняться на основе сильной политической воли и приверженности, особенно на этапе осуществления, поскольку они представляют собой наиболее важный компонент согласованной стратегии сотрудничества в области транзитных перевозок для не имеющих выхода к морю развивающихся стран и их региональных партнеров по транзиту.

26. Такая стратегия должна охватывать все виды транспорта. Например, если говорить о железнодорожном транспорте, то настоятельно необходимо решить проблему обеспечения согласованности национальных и международных законов о грузоперевозках, с тем чтобы повысить эффективность перевозки грузов на большие расстояния. Например, в настоящее время в Центральной Азии две правовые системы определяют правила, регулирующие международные железнодорожные и смешанные перевозки, включая накладные и другую документацию. Совместимость национальных законов о железнодорожном транспорте сложно обеспечить, однако недавнее создание общей накладной в рамках «Единых правил о договоре международной железнодорожной перевозки грузов» (добавление В к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ)) и «Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении» свидетельствует о том, что препятствия нефизического характера можно преодолевать путем переговоров. Тем не менее серьезные различия между двумя правовыми режимами по-прежнему сохраняются. Например, касающиеся ответственности положения «Единых правил» и Соглашения почти идентичны, однако предусмотренные в них уровни компенсации значительно отличаются друг от друга. Принятие единого нормативно-правового документа о железнодорожном транспорте всеми странами, расположенными вдоль крупных евроазиатских коридоров, способствовало бы развитию конкуренции в сфере межрегиональных перевозок. Хорошими примерами взаимодополняемости железнодорожных систем могут служить железные дороги, одна из которых соединяет Кот-д'Ивуар и Буркина-Фасо, а вторая — Сенегал и Мали, а также соединяющие сопредельные страны железные дороги, управляемые одним и тем же концессионером («Сентрал ист эфрикан рэйлуэйз» в Мозамбике и Малави).

27. Что касается автотранспортных перевозок, то Экономическая комиссия для Африки (ЭКА) в сотрудничестве с Комиссией Африканского союза и Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам совместно проведут исследование, посвященное согласованию норм и стандартов, применимых в отношении Трансафриканской автострады, в соответствии с рекомендацией, которая содержится в документе об итогах среднесрочного африканского регионального обзора хода осуществления Алматинской программы действий в 2008 году⁷, в контексте оказания поддержки усилиям, направленным на разработку и заключение межправительственного соглашения о Трансафриканской автострате. По мнению Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) успешный опыт создания Сети азиатских автомобильных дорог и Сети трансазиатских

⁷ См. E/ECA/ALMATY/08.

железных дорог свидетельствует о том, что формализация транспортных сетей на основе соответствующих межправительственных соглашений способствует развитию транспортной инфраструктуры на скоординированной основе, поскольку она обеспечивает более высокую степень приверженности делу государств-членов; позволяет получить большие объемы финансовых ресурсов от международных банков и двусторонних доноров; и повышает эффективность сотрудничества с частным сектором.

28. Чрезвычайно важными мерами, которые призваны обеспечить ликвидацию «пробок» в контексте транзитных перевозок, могли бы в короткие сроки принести выгоды как не имеющим выхода к морю развивающиеся страны, так и прибрежным развивающиеся странам, являются перестройка транзитной системы в целях упрощения и согласования требований в отношении документации, создание комплексных пограничных пунктов с целью избежать дублирования процедур, автоматизация таможенных процедур с целью уменьшить число непосредственных контактов с должностными лицами, изменение правил, регламентирующих грузоперевозки, в целях поощрения конкуренции, а также создание внутренних центров таможенной очистки или сухопутных терминалов, где можно будет заблаговременно проходить соответствующие процедуры.

29. Признавая важное значение перестройки политики в области транзитных перевозок, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и развивающиеся страны транзита во всех регионах продолжают добиваться значительного прогресса в деле оказания содействия трансграничным транспортным перевозкам и торговле. Как указывается в докладе Всемирного банка Doing Business 2010 («Деловая активность, 2010 год»), наибольшего прогресса в этом плане добились Руанда и Кыргызстан. Кыргызстан отменил шесть ранее требовавшихся в обязательном порядке документов и упростил процедуру инспекции, что ускорило прохождение товаров и грузов через границы. Руанда была первой из африканских стран, расположенных к югу от Сахары, которая стала в этом плане «передовиком», поскольку с 2001 года она постоянно пересматривает свои законы о торговле и реформирует соответствующие учреждения. Благодаря изменениям административного характера, таким как увеличение продолжительности рабочего дня и обеспечение более адекватного обслуживания на пограничных пунктах, а также отмене некоторых требований в отношении документации, предъявляемой импортерами и экспортерами, Руанда добилась более оперативного проведения торговых операций. В Мали благодаря внедрению электронной системы обмена данными, усовершенствованию терминалов, используемых торговцами, и упорядочению требований в отношении документации удалось сократить задержки на пограничных пунктах. В Малави задержки сократились благодаря внедрению основанного на оценке рисков инспекционного режима и программе таможенной очистки после доставки товаров в пункт назначения для торговцев, получивших на это соответствующее предварительное разрешение. Улучшения в порту Дуалы и внедрение системы отслеживания грузов и сканирующих устройств сократили время прохождения импортируемых и экспортируемых товаров и повысили уровень безопасности товаров, перевозимых транзитом через Камерун. Сенегал добился улучшения положения дел благодаря передаче на частный подряд функций управления его контейнерным терминалом.

30. Парагвай добился ускорения торговых операций благодаря внедрению системы электронного контроля за экспортом и совершенствованию системы инспектирования на основе оценки рисков. В Южной Азии ускорения торговых операций удалось добиться благодаря внедрению автоматизированной системы таможенной очистки импортных и экспортных грузов в порту Читтагонга в Бангладеш. Наряду с повышением уровня конкуренции в области материально-технического снабжения Вьетнам добился повышения эффективности операций по таможенной очистке грузов путем внедрения системы проверки грузов после прохождения таможни, а также путем применения программного обеспечения, которое позволяет торговцам определять размер пошлины за подлежащие таможенной очистке товары. Эти реформы проводились в контексте осуществляемой Вьетнамом программы реформ, что является одним из условий его вступления во Всемирную торговую организацию. Путем поощрения конкуренции в банковском деле, в сфере транспорта и оказания таможенных услуг, а также благодаря сокращению списка подлежащих проверке товаров и упорядочению числа документов, необходимых для таможенной очистки товаров, Армения ускорила прохождение торговых грузов через свои границы. Азербайджан сократил время, необходимое для таможенной очистки товаров и перевозки их через границу путем сведения различных учреждений в единый механизм таможенного контроля.

31. Благодаря широкомасштабному пересмотру стратегий в области транзитных транспортных перевозок не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и развивающиеся страны транзита, как группы, ежегодно видят положительные результаты своих неустанных усилий, направленных на сокращение задержек и повышение эффективности работы на пограничных пунктах, а также на обеспечение более бесперебойного прохождения товаров и грузов. В период 2005–2009 годов средняя продолжительность времени, необходимого для завершения обработки грузов с соблюдением всех экспортных формальностей, в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, значительно уменьшилась, и соответствующий период сократился на девять дней, или на 16 процентов. За этот же период время, необходимое для обработки импортных грузов, сократилось с 60 до 52 дней, т.е. на 13 процентов. Тем не менее процедура ввоза импортных товаров в ту или иную развивающуюся страну, не имеющую выхода к морю, обычно длится, как минимум, на неделю дольше, чем в соседних с ними прибрежных странах, причем продолжительность этого периода может быть весьма различной, особенно в Африке и Центральной Азии. В этих двух регионах импортно-экспортные операции также сопряжены с наибольшими издержками. В Нигере, например, экспортер для завершения всех формальностей должен заплатить 3545 долл. США и потратить 59 дней, которые проходят с момента заключения контракта на продажу до того момента, когда товары оказываются на судне. В Бенине экспортер тратит на эти же цели в два раза меньше времени и в три раза меньше денег.

32. Участие в осуществляемых на согласованной основе мероприятиях по обеспечению региональной интеграции, которые охватывают согласование политики, реформирование системы транзитных перевозок, модернизация инфраструктуры и осуществление связанных с материально-техническим обеспечением и содействием торговле проектов являются ключевым фактором, который позволил бы не имеющим выхода к морю развивающимся странам получать те блага, которые приносит международная торговля. Хотя во всех регио-

нах отмечается прогресс, еще многое предстоит сделать для того, чтобы устранить узкие места в контексте осуществления Алматинской программы действий. Следует разработать общепринятые показатели отслеживания коридоров, позволяющие определить степень соответствующего прогресса на ключевых торговых маршрутах, которые используют не имеющие выхода к морю развивающиеся страны. Такие показатели дают возможность получить полную картину о том, в какой точке транзитного маршрута имеют место задержки и отклонения и в какой степени расходы на транзитные перевозки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, сопоставимы с аналогичными расходами прибрежных стран. В настоящее время различные международные организации применяют разные подходы к подготовке таких показателей. Их согласование позволило бы осуществлять отслеживание торговых коридоров на межстрановой и межрегиональной основе.

33. Идея реализации совместных трансграничных инициатив в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, нашла широкую поддержку, особенно в Африке. Реализация связанных с комплексными пограничными пунктами инициатив началась на границе между Кенией и Угандой, в Малабе, одном из самых оживленных пограничных пунктов в субрегионе; между Замбией и Зимбабве, в Чирунду; между Зимбабве и Мозамбиком, в Форбс/Мачипанда, вдоль проходящего через Калахари коридора; и в Западной Африке на некоторых пунктах на границе Ганы, Буркина-Фасо, Того и Мали. Кроме этого, все больше не имеющих выхода к морю развивающихся стран имеют приписные таможенные склады в портах соседних стран транзита, например, в Западной Африке. Занимающиеся железнодорожными перевозками консорциумы создают возможности для ускорения транзитных перевозок, и в качестве примеров можно привести предложение компании «Ситарэйл» о строительстве терминала для смешанных перевозок в Угадугу, Буркина-Фасо, и практику применения компанией «ZRS Company» таможенных накладных на пропускном пункте в районе Виктория-Фолз на границе между Замбией и Зимбабве.

34. В странах Азии предпринимаются усилия по разработке соглашения о содействии развитию системы международных автоперевозок между государствами — членами Шанхайской организации сотрудничества, четыре из которых не имеют выхода к морю, при содействии ЭСКАТО и Азиатского банка развития. Отмечается также дальнейшее укрепление сотрудничества между Вьетнамом, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Мьянмой и Таиландом в деле осуществления приложений и протоколов к Соглашению о содействии трансграничной перевозке товаров и людей в субрегионе Большого Меконга, что позволит сократить транспортные издержки и повысить эффективность перевозки товаров и людей и тем самым будет способствовать облегчению бремени нищеты путем оказания поддержки развитию сельских и приграничных районов, обеспечения повышения заработка людей, входящих в группу с низким уровнем доходов, создания возможностей для получения работы, а также путем содействия туризму. Одна из последних инициатив Организации экономического сотрудничества призвана содействовать оказанию специальных услуг и предоставлению соответствующих объектов членам этой организации, не имеющим выхода к морю, в свободных экономических зонах, созданных в портах или в прилегающих к портам районах. В контексте оказания поддержки этой деятельности будут формироваться специальные административные структуры, выдаваться необходимые разрешения и создаваться возможности

для инвестиций развивающихся стран-членов, не имеющих выхода к морю, в портах стран транзита, а также будут создаваться «зоны ОЭС» в портах и будет проводиться диалог в рамках форумов с участием не имеющих выхода к морю стран и стран транзита.

В. Развитие и обслуживание инфраструктуры

35. Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, ключевыми являются проблемы, связанные с состоянием инфраструктуры торговых коридоров, потребностями в ремонте и, самое главное, наличием устойчивой базы ресурсов для обслуживания этой инфраструктуры, поскольку они не могут контролировать условия перевозки грузов за пределами своей территории, а их грузы должны проходить через торговые коридоры прежде, чем они попадут в порт или будут получены их региональными торговыми партнерами. Однако из-за небольшого размера территории многих из этих стран их правительства сталкиваются с огромными трудностями в плане покрытия крупных постоянных издержек, с которыми сопряжено развитие инфраструктуры. Региональное сотрудничество через посредство эффективно функционирующих региональных учреждений, основанное на действенном политическом консенсусе, позволяет определять общие приоритеты в области региональных капиталовложений, развития автотранспортных и железнодорожных торговых коридоров, соединяющих не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в Азии, Африке и Южной Америке с морскими портами, а также управления такими коридорами.

36. Самыми слабыми звеньями в транспортных цепочках обычно являются транспортные развязки. Создание эффективных внутренних транспортных сетей, например между железнодорожными и портовыми объектами, является одной из самых насущных проблем для не имеющих выхода к морю развивающихся стран и соседних с ними стран транзита. Эти слабости отчасти имеют «физический» характер, поскольку невозможно обеспечить физическую связь между различными видами транспорта, а объекты инфраструктуры для перевалки грузов отсутствуют; отчасти они имеют организационный характер, поскольку ответственность за функционирование транспортных развязок не возложена на то или иное конкретное учреждение, занимающееся конкретным видом перевозок; и отчасти они обусловлены трудностями оперативного характера, обусловленными тем, что сбор налогов и других пошлин, а также коррупция ведут к росту соответствующих расходов и замедлению перевозок.

37. Несмотря на огромные трудности, во всех не имеющих выхода к морю регионах был отмечен прогресс. Буркина-Фасо занималось строительством нескольких сухогрузных терминалов. Один из этих терминалов был построен в сотрудничестве с Кот-д'Ивуаром и будет также обслуживать Нигер. Еще один создаваемый Буркина-Фасо сухопутный терминал будет связан с морскими портами Темы и Такоради в Гане железной дорогой. В Эфиопии в настоящее время осуществляется строительство сухогрузного терминала на границе с Джибути, и была создана администрация по обслуживанию этого терминала. Что касается морского транспорта, то в настоящее время осуществляются расширение портов и перестройка их деятельности, включая модернизацию портового оборудования, в Гане, Кот-д'Ивуаре и Нигерии, а также компьютеризация портовых операций. Тем не менее в странах Африки, находящихся к югу от

Сахары, лишь несколько портов могут принимать значительную часть грузов, направляемых в этот регион. Многие из них плохо оборудованы, а управление ими неэффективно. Необходимо создать больше глубоководных портов и повысить качество обслуживания и эффективность работ в уже существующих таких портах, с тем чтобы они отвечали соответствующим международным стандартам.

38. После создания в 27 африканских странах фондов для строительства дорог отмечаются более активные усилия, направленные на обслуживание уже имеющихся дорог и расширение соответствующей инфраструктуры. Все более активные усилия предпринимаются с целью повысить уровень информированности о важности железных дорог и внутренних водных путей, которые являются более дешевой альтернативой дорожному транспорту. В Центральноафриканском регионе, чья транспортная инфраструктура является самой отсталой на континенте, предпринимаются усилия в целях расширения масштабов развития внутренних водотоков с помощью Международной комиссии по бассейну Конго-Убанги-Санги. Комиссия понимает, какой большой потенциал таит в себе бассейн реки Конго, судоходная часть которого составляет 12 000 км. и охватывает площадь размером почти 4 млн. кв. км в 9 странах. Этот речной коридор характеризуется устаревшей и слабой инфраструктурой, неадекватной разметкой каналов и наличием многочисленных трудностей нефизического характера, препятствующих передвижению. Комиссия планирует улучшить положение дел в области физической инфраструктуры и регулирования в целях действенной реорганизации внутренней навигации.

39. Проводимая в Азии работа нацелена на реализацию концепции создания международной комплексной системы смешанных транспортных перевозок и материально-технического обеспечения на этом континенте. В основе этих планов лежит развитие и обновление сети трансасиатских автомобильных и железных дорог (наряду с развитием сети транспортных развязок, которая позволит обеспечить трансграничную связь и связь с портами. В сентябре 2009 года по предложению Индии, Казахстана и Китая в Межправительственное соглашение по Сети азиатских автомобильных дорог были внесены поправки, с тем чтобы оно охватывало: а) участок дороги Урумки — Такешкан, соединяющий с Ярантаем в Монголии; б) участок дороги Пхулбар — Джалгаон в Индии, который является продолжением дороги АН48, идущей от границы с Бутаном; и с) участок дороги Актобе — Зайсан в Казахстане, которая станет ответвлением дороги АН61, в результате чего автодороги обеспечат доступ ко всем странам региона, не имеющим выхода к морю.

40. Что касается Южной Америки, то в Многонациональном Государстве Боливия завершилась разработка проектов по строительству дорог на сумму в размере 1,2 млрд. долл. США, осуществление которых должно завершиться в течение двух-трех лет и будет финансироваться, главным образом, Андской корпорацией развития, Бразильским банком развития и Межамериканским банком развития. Новое строительство началось с прокладки межокеанской дороги протяженностью 4700 км, которая соединяет самый крупный порт Бразилии, Сантос, с портами Арики и Икике в Чили, и недавно открылись короткие участки этой дороги в Боливии. Этот ключевой проект в рамках Инициативы по региональной интеграции инфраструктуры дорог Южной Америки (ИИДЮА), осуществление которого закончится к 2011 году, позволит повысить эффективность региональной интеграции и торговли. Боливия также получит выгоды

благодаря открытию Южной межокеанской автомагистрали, связывающей Бразилию и побережье Перу вдоль ее северной границы, и Андский банк развития выделил дополнительные 200 млн. долл. США на осуществление работ в 2010 году в рамках заключительного этапа этого проекта.

41. В Южной Америке, после длительного периода застоя в последнее время возобновилась деятельность, связанная с интеграцией железнодорожных линий. В мае 2010 года Парагвай и Бразилия официально утвердили финансируемый Бразильским банком развития проект, который свяжет железнодорожную систему Парагвая с железной дорогой, соединяющей бразильский город Паранагуа и чилийский город Антофагаста, что, по сути, позволит создать межокеанский железнодорожный коридор. Кроме этого, Андский банк развития и правительство Аргентины утвердили предоставление Парагваю суммы в размере 166 млн. долл. США на цели программы интеграции железнодорожных систем Парагвая и Аргентины.

С. Международная торговля и содействие развитию торговли

42. Местонахождение точек, где осуществляется деятельность в сфере материального производства, является одним из важных факторов, влияющих на сумму транспортных расходов, поскольку он дает представление о расстоянии между производителями и потребителями. Хотя удаленность от основных рынков является причиной дополнительных расходов в сфере торговли, международный транспорт потенциально может позволить уменьшить соответствующие экономические издержки. Связанные с торговлей расходы во всем мире сократились, что объясняется уменьшением расходов на транспортировку и связь, более высоким качеством обслуживания и более высокими темпами торговых операций. Однако не все страны получили соответствующие выгоды в равной мере. Транспортные расходы сокращались быстрее там, где больше спрос на транспортные услуги. Расширение масштабов торговли товарами привело к повышению конкуренции и дало возможность добиться эффекта масштаба в транспортном секторе. Обусловленное этим уменьшение издержек в сфере торговли и транспорта еще более способствуют развитию торговли и позволяет обеспечить более высокую степень специализации и обмена. Хотя некоторым развивающимся странам удалось пробиться на международные рынки и получить выгоды благодаря сокращению транспортных расходов, большинство из них не сумели добиться этого. Тридцать одна развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю, входит в эту вторую группу и по-прежнему продолжает сталкиваться с трудностями в контексте своих усилий, направленных на получение выгод от торговли и проникновение на глобальные рынки в интересах обеспечения экономического развития и роста.

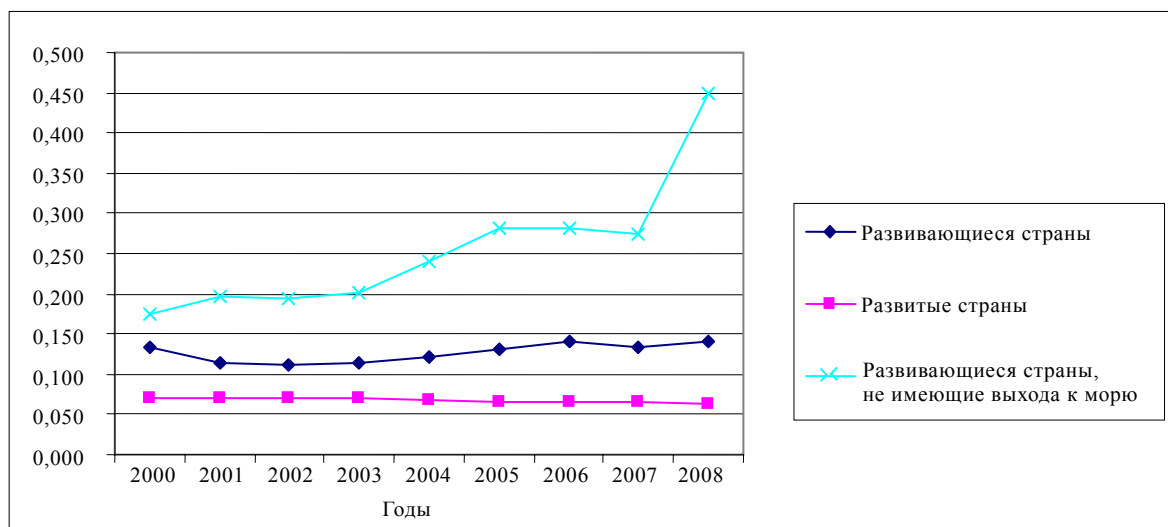
43. На протяжении семи лет осуществления Алматинской программы действий группа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, значительно улучшила свои показатели в сфере экспорта — стоимость экспортируемых товаров в номинальном выражении увеличилась с 33 млрд. долл. США в 2003 году до 153 млрд. долл. США в 2008 году. Однако такой впечатляющий рост объема экспорта отмечался лишь в немногих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и был главным образом обусловлен резким ростом цен на сырьевые товары, в том числе значительным увеличением цен на нефть и полезные ископаемые. Фактически, совокупная стоимость экспорта только

Казахстана и Азербайджана составила в целом 78 процентов от общего показателя по данной группе. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны по-прежнему в основном остаются маргинализированными в рамках глобальной экономики, отражением чего является их неизменно весьма низкая доля в общем объеме мировой торговли, которая составляла чуть менее 1 процента (0,96 процента) в 2008 году, в то время как в 2003 году она составляла 0,45 процента (см. приложение, таблица 4).

44. Структура экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые обычно экспортируют главным образом несколько видов объемного сельскохозяйственного сырья и полезных ископаемых, также является важным фактором, который следует учитывать. Как видно из приводимой ниже диаграммы, хотя с 2000 года показатели экспорта развивающихся стран по этим видам товаров оставались относительно стабильными, они в наибольшей степени возросли по группе развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, что объяснялось главным образом более высоким спросом во всем мире на полезные ископаемые и энергоносители. Это однозначно свидетельствует об ограниченной диверсификации экспорта и об их уязвимости перед лицом внешних потрясений. Изменение структуры экспорта в пользу услуг и товаров, которые являются менее объемными, но при этом имеют большую ценность, помогло бы сократить дополнительные оперативные издержки, с которыми сопряжена внешняя торговля для этих стран, поскольку они удалены от рынков и сталкиваются с проблемами при транзитной перевозке грузов. В быстро меняющемся мире стратегии, нацеленные на диверсификацию экспорта, также имеют чрезвычайно важное значение с точки зрения уменьшения степени уязвимости не имеющих выхода к морю развивающихся стран в период потрясений в сфере торговли и утраты экспортных поступлений.

Диаграмма 2

Структура экспорта группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и других страновых групп, 2000–2008 годы
(индекс Херфиндаля-Хиршманна)



Источник: UNCTAD Handbook of Statistics

45. Неадекватная диверсификация производства и экспорта стала причиной того, что данная группа ощутила на себе серьезные последствия обвала цен на сырьевые товары в 2008/09 году, в результате которого, по оценкам, в 2009 году объем мировой торговли резко сократился, уменьшившись на 11 процентов⁸. Проведенный Центром по международной торговле (ЦМТ) анализ последствий кризиса для торговли показал, что в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, отмечался самый высокий показатель сокращения стоимости экспорта в страны Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), который составил 34,2 процента, в то время как объем экспорта развивающихся стран в целом в те же государства сократился на 18,1 процента (за исключением оружия и полезных ископаемых). Столь значительное сокращение экспорта в период кризиса свидетельствует о высокой степени уязвимости не имеющих выхода к морю развивающихся стран перед лицом потрясений, а также о недиверсифицированной структуре их экспорта.

46. Благодаря наличию преференциальных тарифных схем для не имеющих выхода к морю развивающихся стран свыше 90 процентов их экспортных товаров без пошлин и квот по-прежнему поступают на рынки, за исключением оружия. Преференциальные тарифы дают товарам из не имеющих выхода к морю развивающихся стран столь необходимое преимущество в плане цены на рынках развитых стран. Однако зачастую они по-прежнему распространяются лишь на узкий круг экспортных товаров. Кроме этого, лишь 40,5 процента их экспортной стоимости (за исключением оружия и полезных ископаемых) приходится на страны ОЭСР. Применению преференциальных тарифов в отношении экспортируемых в настоящее время товаров также серьезно препятствуют обременительные и несогласованные правила страны происхождения, которые не согласуются с уровнем развития соответствующих стран (см. таблицу 1 ниже). В 2008 году не имеющие выхода к морю развивающиеся страны экспортировали в Канаду, Соединенные Штаты Америки и Европу товаров почти на 66 млрд. долл. США (за исключением оружия и полезных ископаемых). Преференциальные тарифы распространялись на 12 млрд. долл. США из этой суммы. Тем не менее, экспортеры из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, полностью заплатили пошлины с этой суммы, размер которых составил 2,8 млрд. долл. США. В процентном выражении не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, как группа, имели самый низкий показатель использования преференциальных тарифов (77,1 процента) по сравнению с наименее развитыми странами (89 процентов) и развивающимися странами в целом (81,5 процента), даже если не учитывать оружие и полезные ископаемые (69,6 процента).

⁸ Департамент по экономическим и социальным вопросам, *World Economic Situation and Prospects 2010: Update as of mid-2010*.

Таблица
Тарифные преференции и их использование в 2008 году
(В млн. долл. США)

Экспортирующая группа	Общий объем экспорта	Беспшлинный экспорт (РНБ = 0 процентов)	Облагаемый пошлиной экспорт	Экспорт, подпадающий под режим преференций	Экспортные товары, фактически ввезенные в соответствии с преференциальным режимом	Показатель использования в процентах	Показатель использования в процентах (исключая полезные ископаемые и оружие)
Развивающиеся страны, за исключением БРИК	1 010 570	569 882	141 887	291 031	237 047	81,5	77,2
Наименее развитые страны	74 305	27 590	6 230	40 375	35 930	89,0	81,0
Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны	65 973	48 906	4 800	12 010	9 262	77,1	69,9

Источник: Центр по международной торговле.

Примечание: БРИК означает Бразилия, Российская Федерация, Индия и Китай.

47. Преференциальные правила происхождения могут быть весьма сложными и ограничительными по своему характеру, особенно когда речь идет о той продукции, которая представляет наибольший интерес для уязвимых развивающихся стран. Наилучшую практическую модель представляет собой канадская схема общих преференций, характеризующаяся использованием главным образом одного единого метода для определения происхождения и «щедрым» применением кумулятивных требований. В настоящее время в Европейской комиссии рассматривается законодательство в целях проведения обзора нынешних преференциальных правил происхождения в свете критериев упрощения и содействия развитию, с тем чтобы дать соответствующим странам реальную возможность получить доступ к преференциальным тарифам и поощрять их промышленное развитие.

48. Содействие развитию торговли стало самым важным инструментом торговой политики, преследующим цель обеспечить получение выгод от международной торговли в таком международном контексте, который характеризуется отменой тарифов и квот и уменьшением числа препятствий для торговли. Имеется множество свидетельств того, что модернизация в таможенной сфере, борьба с коррупцией и согласование процедур пересечения границ вдоль международных транспортных коридоров могут сразу же «приблизить» рынки, дать возможность экономить время и повысить степень надежности материально-технического снабжения и цепей поставок. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны давно осознали это и с самого начала стали активно участвовать в переговорах о содействии развитию торговли во Всемирной торговой организации.

49. Переговоры о содействии развитию торговли в контексте Дохинского раунда являются уникальными по ряду причин. Они представляют собой один из немногих форумов, где удалось добиться значительного прогресса. В настоящее время имеется первый проект сводного документа для переговоров, основанный на замечаниях и предложениях всех членов, который включает 16 статей, охватывающих 50 мер. Однако наиболее примечательной особенностью этих переговоров является обязательство членов Всемирной торговой организации оказывать масштабную техническую помощь развивающимся странам с целью содействовать их эффективному участию в переговорах, а также

в деятельности по осуществлению решений. Что касается осуществления, то в мандате на ведение переговоров указывается, что, если техническая помощь не предоставляется, член, нуждающийся в такой помощи, не должен будет выполнять принятые решения. Поскольку переговоры о содействии развитию торговли находятся на весьма продвинутом этапе, их итоги должны стать одним из первых результатов Дохинского раунда, и поэтому рассмотрение других вопросов в рамках данного раунда не должно задерживать их завершение.

50. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны еще более сплотились как группа в ходе третьего совещания их министров торговли, которое было проведено в Свазиленде в октябре 2009 года. Это совещание проводилось по теме «Повышение уровня конкурентоспособности в торговле в период глобального экономического кризиса». Министры торговли и старшие должностные лица правительств не имеющих выхода к морю развивающихся стран собрались с целью оценить то, чего удалось добиться после совещания министров в Улан-Баторе в 2007 году, и обсудить стратегии и меры, которые позволили бы их странам наиболее эффективно решать проблемы в контексте усилий, предпринимаемых ими с целью получить наибольшие выгоды от международной торговли. Управление Высокого представителя содействовало проведению этого совещания, предоставив финансовые ресурсы и соответствующие документы. Итоговый документ совещания министров — «Декларация Эзулвини» — представляет собой новейшую политическую платформу этой группы по вопросам торговли.

D. Международные меры поддержки

51. Международное сообщество сознает, что своевременное и эффективное осуществление приоритетных задач, поставленных в Алматинской программе действий, может быть обеспечено лишь на основе согласованных усилий и совместных платформ, охватывающих все заинтересованные стороны. Создание эффективных транзитно-транспортных систем в не имеющих выхода к морю регионах всего мира стало бы серьезным импульсом для экономического роста, повышения уровня жизни, расширения масштабов торговли и обеспечения рабочих мест, а также для повышения эффективности социальной интеграции во многих из наиболее удаленных и слаборазвитых развивающихся стран. Содействие развитию транспорта и торговли является важным элементом, которому необходимо уделять приоритетное внимание в контексте стратегий развития на национальном и региональном уровнях, с целью обеспечить не имеющим выхода к морю развивающимся странам столь необходимый доступ к глобальным производственным цепям и международным рынкам.

52. Для того чтобы не имеющие выхода к морю развивающиеся страны могли реализовать свой экономический потенциал, необходимы широкомасштабные инвестиции в развитие трансграничной инфраструктуры. По оценкам ЭСКАТО, для прокладки «недостающих» 8200 километров путей в рамках Трансазиатской железнодорожной сети необходимы инвестиции на сумму в размере около 24 млрд. долл. США, включая около 9 млрд. долл. США для прокладки 2600 километров такой дороги в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Согласно одной из недавно проведенных оценок, в странах Африки к югу от Сахары примерно 70 процентов торговых коридоров, которые соединяют не имеющие выхода к морю страны с крупными морскими

портами, находятся в хорошем или приемлемом состоянии, а двусторонние и многосторонние доноры направляют все большие объемы ресурсов на цели улучшения объектов инфраструктуры вдоль этих коридоров. По оценкам, для доведения объектов инфраструктуры вдоль остальных 30 процентов коридоров до хорошего состояния потребуется порядка 1,5 млрд. долл. США, при ежегодных расходах на эксплуатацию и техобслуживание на сумму порядка 1 млрд. долл. США в год. Для приведения в надлежащее состояние железных дорог в регионе стран Африки, находящихся к югу от Сахары, которые на протяжении длительного времени надлежащим образом не обслуживались, необходима очень большая сумма, составляющая порядка 3 млрд. долл. США.

53. Тем не менее для инвестирования деятельности по созданию и совершенствованию транзитно-транспортной инфраструктуры необходимы определенные объемы торговли с тем, чтобы эти инвестиции были коммерчески выгодны. При низких объемах торговли спрос на транспортные услуги меньше и уровень конкуренции ниже. Отсутствие эффекта масштаба ведет к повышению транспортных издержек, что в свою очередь ведет к сокращению объемов торговли. Одна из проблем, которая стоит перед многими развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, заключается в том, что низкие объемы их торговли зачастую экономически не оправдывают капиталовложения в технологии и инфраструктуру, будь то в самой не имеющей выхода к морю развивающейся стране, или в соседней стране транзита. В целях решения этой проблемы данным странам следует более активно изыскивать финансовые ресурсы для осуществления комплексных проектов развития торговли и транспортной инфраструктуры, в основе которых лежал бы подход, нацеленный на создание субрегиональных коридоров.

54. Доля ресурсов по линии официальной помощи в целях развития, которые в не имеющих выхода к морю развивающихся странах были направлены в транспортный сектор, сектор складского хозяйства и сектор коммуникаций, в 2008 году по всей группе в среднем увеличилась на 8 процентов, а по Монголии, Парагваю, Свазиленду и Узбекистану этот показатель составил более 30 процентов, что является проявлением недавно возникшей тенденции уделять большее внимание мерам в рамках инициативы «Помощь в торговле» и капиталовложениям в развитие инфраструктуры.

55. Поскольку соответствующие институты африканских стран подтвердили свою приверженность проведению совместной работы в целях расширения региональной инфраструктуры в соответствии с Программой развития инфраструктуры в Африке (ПРИА), значительно возросли объемы финансовых средств, направляемых на цели развития инфраструктуры. Общий объем внешних финансовых обязательств, связанных с проектами по развитию инфраструктуры в Африке, в 2009 году увеличился и достиг почти 40 млрд. долл. США, несмотря на глобальный экономический спад, причем объем инвестиций только лишь членов Африканского консорциума по развитию инфраструктуры вырос на 45 процентов — с 13,7 млрд. долл. США в 2008 году до 19,5 млрд. долл. США в 2009 году.

56. Отражением этой позитивной тенденции является также прогресс в рамках инициативы «Помощь в торговле», которая потенциально может придать серьезный импульс делу оказания не имеющим выхода к морю развивающимся странам помощи в преодолении некоторых из наиболее серьезных препятст-

вий, с которыми они сталкиваются в контексте торговли. Узкие места в рамках региональных автотранспортных коридоров, а также трудности, связанные с развитием инфраструктуры в сфере торговли и транспорта, являются именно теми проблемами, которые должны решаться в контексте инициативы «Помощь в торговле». Предварительные данные за 2008 год свидетельствуют о дальнейшем увеличении в рамках инициативы «Помощь в торговле» финансовых потоков примерно на 10 процентов в реальном выражении, причем, по оценкам ОЭСР, объем соответствующих обязательств достиг 41,7 млрд. долл. США. В 2008 году на долю 20 получателей финансовых ресурсов по линии инициативы «Помощь в торговле» приходилось более 70 процентов от общего объема средств в рамках данной инициативы, и в их число входили Афганистан, Мали, Монголия и Эфиопия. Япония, Соединенные Штаты Америки, Европейский союз, Всемирный банк и Германия предоставили наибольшие объемы средств. Обеспечение своевременного и непрерывного выделения средств развивающимся странам в соответствии с нынешними обязательствами в рамках инициативы «Помощь в торговле» должно стать одним из приоритетов, с тем чтобы можно было гарантировать бесперебойное осуществление текущих программ в рамках этой инициативы, что поможет не имеющим выхода к морю развивающимся странам смягчать некоторые последствия экономического кризиса и получать более значительные выгоды в результате нынешнего улучшения положения дел в сфере торговли.

57. Тот факт, что развивающиеся страны уделяют все больше внимания вопросам торговли, находит также свое отражение в расширении масштабов связанных с торговлей мероприятий и инвестиций Группы Всемирного банка. С 2002 года объем связанных с торговлей займов, предоставляемых Всемирным банком, увеличился более чем в два раза и в 2008 году вырос до 1,4 млн. долл. США, в то время как в 2002 году он составлял около 550 млн. долл. США. Более чем на 50 процентов увеличилось предоставление кредитов на льготных условиях. Если говорить об утвержденных проектах, финансируемых за счет средств недавно созданного Механизма содействия торговле Всемирного банка, то около 6 млн. долл. США были инвестированы в не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и развивающиеся страны транзита в Азии и Африке в целях повышения качества систем содействия торговле и сокращения связанных с торговлей издержек, благодаря чему повысится уровень конкурентоспособности данных стран на глобальных рынках.

58. Партнерские отношения между государственным сектором и соответствующими секторами в сфере материального производства имеют чрезвычайно важное значение для повышения эффективности и степени устойчивости объектов инфраструктуры и систем оказания услуг, связанных с транспортом и торговлей, в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита. На второй сессии рассчитанного на несколько лет совещания экспертов ЮНКТАД по вопросам содействия развитию транспорта и торговли, которая была проведена в декабре 2009 года, было подчеркнута, что правительства все чаще ищут партнеров среди субъектов частного сектора в целях финансирования, формирования, обеспечения функционирования и обслуживания таких инфраструктур и систем услуг. В контексте нынешнего экономического кризиса как государственный, так и частный сектор нашли возможности для сокращения объема финансирования, и в результате этого был нанесен ущерб проектам, связанным с созданием новых объектов инфраструк-

туры в портах и аэропортах. Важно, чтобы оба сектора работали вместе в тесном контакте, с тем чтобы циклическое сокращение объема инвестиций в транспортном секторе, которое имеет место сегодня, не породило проблем в области создания потенциала и препятствий для развития торговли завтра.

59. С учетом своей ключевой роли в деле налаживания сотрудничества между правительственными учреждениями и субъектами частного сектора международные организации начали оказывать более действенную поддержку созданию и работе совместных платформ содействия развитию торговли. ЮНКТАД и ЕЭК создали онлайн-репозиторий, с помощью которого на сегодняшний день 13 государств, 5 из которых являются не имеющими выхода к морю развивающимися странами, обмениваются информацией о структуре и масштабах мероприятий их национальных целевых групп, помогая таким образом организациям понять проблемы, с которыми сталкиваются данные целевые группы, и оказывать дальнейшую поддержку в целях укрепления потенциала с учетом их специфики. Программа по транспортной политике стран Африки, находящихся к югу от Сахары, подготовила справочную записку по вопросу о том, как создавать и поддерживать группы управления транспортными коридорами, и помогла Комитету по координации перевозок региональных экономических сообществ разработать план осуществления мероприятий этих сообществ в области перевозок, включая, в частности, создание центров по контролю за нарушениями, комплексных пограничных пунктов и комитетов по коридорам, а также согласование правил и положений, действующих на пограничных пунктах.

60. Африканский банк развития, Французское агентство развития, Европейская комиссия и Всемирный банк оказывали поддержку важной новой попытке, связанной с реформированием транзитной системы с целью содействия транзитным перевозкам через Камерун в Чад и Центральноафриканскую Республику, т.е. через коридор, для которого характерны одни из самых высоких показателей международных транспортных издержек и наихудшие условия с точки зрения материально-технического обеспечения среди всех развивающихся стран. В число главных элементов этой реформы входят внедрение единого транзитного документа, ликвидация всех дорожных контрольно-пропускных пунктов и использование информационно-технологии на основе Автоматизированной системы таможенных данных ЮНКТАД (АСИКУДА). Ожидается, что осуществление запланированной реформы в сфере транзитных перевозок позволит получить значительные выгоды с точки зрения обеспечения большей предсказуемости, сокращения сроков перевозок и снижения цен.

61. Азиатский банк развития продолжал играть важную роль в осуществлении Алматинской программы действий в регионе, проводя многочисленные мероприятия. Увеличился объем материальных и финансовых ресурсов, предоставляемых на цели реализации региональных проектов по развитию инфраструктуры в сфере транзитного транспорта в странах Регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии (РЭСЦА) (Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Таджикистан и Узбекистан) в целях расширения сетей внутренних дорог и дорог в районе границы, а также в странах Южной Азии (Бутан и Непал) в целях улучшения сообщения с Индией и Бангладеш. Банк оказал Лаосской Народно-Демократической Республике помощь в улучшении сообщения между нею и соседними странами, участвующими в Программе экономического сотрудничества стран субрегиона Большо-

го Меконга, в контексте дальнейшего осуществления соглашения о трансграничных транспортных перевозках, которое предусматривает проведение одной проверки в комплексном пограничном пункте и позволит странам субрегиона Большого Меконга снизить транспортные расходы, увеличить поток товаров и услуг и получить более широкие возможности в области трансграничной торговли и инвестиций.

62. Совершенствование политики в области транзитных перевозок и содействие торговле на протяжении длительного времени являются приоритетами Всемирной таможенной организации, которая разрабатывает и хранит документы и рекомендации, направленные на упрощение и стандартизацию таможенных процедур. К настоящему времени девять не имеющих выхода к морю развивающихся стран подписали пересмотренную Киотскую конвенцию по упрощению и согласованию таможенных процедур, а еще шесть государств проводят работу в целях присоединения к ней. Несколько не имеющих выхода к морю развивающихся стран выполняют положения Конвенции, несмотря на то, что они не присоединились к ней. Подавляющее большинство предложений о содействии развитию торговли, которые были представлены во Всемирной торговой организации в рамках Дохинского раунда, согласовываются с положениями этой Конвенции. Самой важной программой Всемирной таможенной организации по созданию потенциала, участниками которой является свыше 20 не имеющих выхода к морю развивающихся стран, является Программа «Колумб», которая нацелена на обеспечение полного осуществления Рамочных стандартов безопасности и облегчение мировой торговли (БОМТ), а также обеспечивает подготовку к реализации возможных решений в рамках проводящихся во Всемирной торговой организации переговоров о содействии торговле и способствует осуществлению других стандартов Всемирной таможенной организации.

V. Осуществление и обзор

63. В Алматинской программе действий подчеркивается, что успешная реализация поставленных в ней целей будет в огромной степени зависеть от эффективного функционирования механизмов ее осуществления и обзора на субрегиональном, региональном и глобальном уровнях. Двустороннее субрегиональное и региональное сотрудничество является неперенным условием создания эффективно функционирующих транзитно-транспортных систем, и этому процессу необходимо оказывать содействие на основе взаимного учета интересов как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и развивающихся стран транзита, при поддержке международного сообщества, как это было подтверждено в Декларации заседания высокого уровня Генеральной Ассамблеи по среднесрочному обзору Алматинской программы действий на ее шестьдесят третьей сессии.

64. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам продолжала активизировать свои усилия в целях оказания не имеющим выхода к морю развивающимся стран помощи путем более активной мобилизации международной поддержки и поддержки со стороны всей системы Организации Объединенных Наций, а также путем проведения соответствующих мероприятий информационно-пропагандистского харак-

тера. В ответ на Декларацию по среднесрочному обзору Канцелярия оказала Группе не имеющих выхода к морю развивающихся стран конкретную помощь в разработке проекта межправительственного соглашения о международном аналитическом центре по проблемам не имеющих выхода к морю развивающихся стран, который станет центром передового опыта, где будут проводиться качественные исследования и вырабатываться политические рекомендации, и который будет способствовать дальнейшему укреплению аналитического потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Канцелярия также внесла свой вклад в проведение восемнадцатого совещания Экономического и экологического форума Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе, на котором речь шла о мерах по содействию обеспечению надлежащего управления на пограничных пропускных пунктах, повышению безопасности наземных транспортных перевозок и содействию развитию международного дорожного и железнодорожного транспорта в регионе ОБСЕ, а также отмечались особые потребности восьми членом ОБСЕ, не имеющих выхода к морю, и двух не имеющих выхода к морю стран-наблюдателей.

65. Организации системы Организации Объединенных Наций продолжали предпринимать усилия в целях разработки приемлемых на международном уровне показателей для оценки прогресса в деле осуществления Алматинской программы действий. Канцелярия Высокого представителя подготовила документ с пересмотренными статистическими данными, включающий последние имеющиеся данные о макроэкономических переменных, объеме ОПР, приемлемости уровня задолженности, а также отдельные показатели по транспортной инфраструктуре. Разработанная ЭСКАТО методология определения соотношения между временем/расходами с учетом расстояния нашла свое дальнейшее применение в деле отслеживания показателей функционирования транспортных коридоров и пограничных пунктов в Азии. Эта методология была обновлена, с тем чтобы ее можно было применять в отношении конкретных транзитно-транспортных систем: между Вьентьяном, Лаосская Народно-Демократическая Республика, и портом Лаем-Чабанг в Таиланде. При содействии Азиатского банка развития члены РЭСЦА, включая семь не имеющих выхода к морю стран, в 2009 году применяли методологию РЭСЦА в отношении транспортных коридоров, и на этой основе были выявлены области, где необходимо улучшить положение дел.

VI. Выводы и рекомендации

66. Бесперебойно функционирующие и надежные транспортные системы, которые являются одним из элементов основы глобальных рамок сотрудничества в области транзитных перевозок, содержащихся в Алматинской программе действий, играют ключевую роль в обеспечении общего социально-экономического прогресса в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, в обеспечении их мирного сотрудничества с соседними с ними странами транзита, а также в достижении их целей в области развития.

67. Международному сообществу следует учитывать особые проблемы и потребности не имеющих выхода к морю развивающихся стран в области развития и на этой основе оказывать более значительную, своевременную и постоянную финансовую поддержку с целью помочь им добиться ускорения прогресса в деле реализации целей в области развития, сформули-

рованных в Декларации тысячелетия, и укрепить их потенциал, необходимый для смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним. В этом контексте необходимо обеспечить дальнейшее совершенствование показателей, позволяющих определить эффективность глобальных партнеров, занимающихся удовлетворением конкретных потребностей наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств.

68. Чрезвычайно важными задачами, которые необходимо решить для устранения транспортно-транзитных «пробок», с тем чтобы обеспечить скорейшее получение соответствующих выгод как не имеющими выхода к морю развивающимися странами, так и прибрежными развивающимися странами, являются перестройка транзитной системы в целях упрощения и согласования требований в отношении документации, создание комплексных пограничных пунктов с целью избежать дублирования процедур, автоматизация таможенных служб с целью уменьшить число прямых контактов с их должностными лицами, изменение положений, регулирующих грузоперевозки, в целях поощрения конкуренции и создание внутренних центров таможенной очистки или сухопутных терминалов для заблаговременного ускоренного прохождения процедур таможенной очистки.

69. Невозможно переоценить важное значение дальнейшего укрепления эффективного и тесного сотрудничества и взаимодействия между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и соседними с ними странами транзита на региональном, субрегиональном и двустороннем уровнях. Институциональные соглашения о сотрудничестве в целях содействия развитию торговли и транспорта необходимо усовершенствовать в интересах создания четких и согласованных регулирующих положений, которые будут способствовать и содействовать реализации инициатив на уровне транспортных коридоров или на региональном уровне. Задействование частного сектора имеет жизненно важное значение для успешного осуществления проектов, связанных с реформированием систем транзитных транспортных перевозок и изменением политики в области торговли. С учетом этого ЮНКТАД, региональные комиссии и региональные организации должны еще больше повысить эффективность своих мероприятий по оказанию поддержки, а также мероприятий по наращиванию потенциала.

70. Экономической комиссии для Африки, Комиссии Африканского союза, Всемирному банку, Африканскому банку развития и Канцелярии Высокого представителя следует оказывать еще более действенную поддержку усилиям, направленным на разработку и заключение межправительственного соглашения о Трансафриканской автостраде.

71. Следует разработать общепризнанные показатели для отслеживания функционирования транспортных коридоров с целью определить эффективность торговых коридоров, связывающих не имеющие выхода к морю развивающиеся страны с морскими портами, а также для определения достигнутого ими прогресса в деле изменения практических методов деятельности в области материально-технического обеспечения и содействия

развитию торговли. Канцелярии Высокого представителя, региональным комиссиям, Всемирному банку и соответствующим субрегиональным организациям следует сотрудничать в деле разработки международного соглашения об использовании системы контроля за функционированием общих транспортных коридоров.

72. 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. Наряду с этим необходимо обеспечить широкое применение транспарентных и способствующих развитию преференциальных правил страны происхождения в целях повышения показателей использования нынешних схем, с тем чтобы эти правила являлись дополнительным стимулом для прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам следует незамедлительно оказать более широкую техническую помощь с целью обеспечить их эффективное участие в торговых переговорах в рамках Всемирной торговой организации, особенно в переговорах, связанных с содействием развитию торговли и осуществлением будущего соглашения.

73. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны получают огромные выгоды благодаря использованию взаимосвязей между деятельностью в рамках инициативы «Помощь в торговле» и осуществлением приоритетных задач, содержащихся в Алматинской программе, особенно с точки зрения развития торгово-транспортной инфраструктуры и реализации мер по содействию развитию торговли. В этих целях развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует взять на себя более значительную ответственность за осуществление мероприятий в рамках инициативы «Помощь в торговле» путем включения связанных с торговлей положений в их национальные и региональные стратегии развития.

74. Странам-донорам и учреждениям, занимающимся вопросами финансирования и развития, необходимо по-прежнему предоставлять все большие объемы финансовых ресурсов на цели развития транзитно-транспортной инфраструктуры и осуществления проектов по содействию развитию торговли в развивающихся странах транзита и в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, с тем чтобы обеспечить более эффективную связь между регионами, добавить «недостающие звенья» и обеспечить надлежащее функционирование стратегических морских коридоров. Хотя недавнее увеличение объема ресурсов, направляемых по линии инициативы «Помощь в торговле», следует приветствовать, охват этой инициативой и предсказуемость поступления ресурсов в ее рамках по-прежнему сопряжены с проблемами. Региональным экономическим сообществам следует повысить эффективность координации политики и стратегического сотрудничества с двусторонними и многосторонними донорами с целью обеспечить более эффективное распределение ресурсов в рамках инициативы «Помощь в торговле» на цели проектов в области региональной интеграции.

75. Странам-донорам и международным учреждениям, занимающимся вопросами финансирования и развития, предлагается вносить добровольные взносы в Целевой фонд, созданный для содействия осуществлению решений Международной конференции министров не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, которая была проведена в Алматы, а также для содействия осуществлению соответствующих последующих мер.

Статистическое приложение

Таблица 1
Валовой внутренний продукт

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Объем ВВП в неизменных ценах 1990 года (в млн. долл. США)					ВВП на душу на- селения (в те- кущих ценах в долл. США)	Среднегодовые темпы прироста ВВП (в процентах)			
	2000 год	2003 год	2006 год	2007 год	2008 год	2008 год	2000–2003 годы	2003–2006 годы	2007 год	2008 год
Афганистан	2 713	5 420	7 553	8 775	9 069	466	25,9	11,7	16,2	3,4
Армения	1 464	2 070	2 957	3 366	3 596	3 877	12,3	12,6	13,8	6,8
Азербайджан	3 835	5 179	9 700	12 130	13 443	5 298	10,5	23,3	25,1	10,8
Бутан	468	594	718	871	929	1 933	8,3	6,5	21,4	6,6
Многонациональное Государство Боливия	7 047	7 542	8 598	8 991	9 543	1 723	2,3	4,5	4,6	6,2
Ботсвана	6 337	7 655	8 713	9 170	9 475	6 108	6,5	4,4	5,3	3,3
Буркина-Фасо	5 181	6 274	7 417	7 685	8 031	522	6,6	5,7	3,6	4,5
Бурунди	970	1 023	1 132	1 173	1 226	138	1,8	3,5	3,6	4,5
Центральноафриканская Республика	1 690	1 556	1 677	1 740	1 778	464	–2,7	2,5	3,7	2,2
Чад	2 172	3 004	4 341	4 347	4 362	765	11,4	13,1	0,2	0,3
Эфиопия	14 938	16 068	22 617	25 136	27 978	319	2,5	12,1	11,1	11,3
Казахстан	20 594	28 058	37 298	40 541	41 879	8 535	10,9	10,0	8,7	3,3
Кыргызстан	1 737	1 958	2 156	2 341	2 518	934	4,1	3,3	8,5	7,6
Лаосская Народно-Демо- кратическая Республика	1 593	1 887	2 344	2 529	2 719	858	5,8	7,5	7,9	7,5
Лесото	846	921	1 048	1 101	1 140	788	2,9	4,4	5,1	3,5
Малави	3 148	3 252	3 981	4 296	4 615	278	1,1	7,0	7,9	7,4
Мали	3 742	4 699	5 368	5 598	5 863	677	7,9	4,5	4,3	4,7
Монголия	1 448	1 671	2 153	2 373	2 583	1 991	4,9	8,8	10,2	8,9
Непал	6 676	7 273	8 027	8 405	8 875	465	2,9	3,3	4,7	5,6
Нигер	3 268	3 982	4 531	4 680	4 956	354	6,8	4,4	3,3	5,9
Парагвай	5 442	5 765	6 442	6 878	7 277	2 581	1,9	3,8	6,8	5,8
Республика Молдова	1 380	1 684	2 037	2 098	2 249	1 664	6,9	6,5	3,0	7,2

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Объем ВВП в неизменных ценах 1990 года (в млн. долл. США)</i>				<i>ВВП на душу населения (в текущих ценах в долл. США)</i>		<i>Среднегодовые темпы прироста ВВП (в процентах)</i>			
	<i>2000 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2000–2003 годы</i>	<i>2003–2006 годы</i>	<i>2007 год</i>	<i>2008 год</i>
Руанда	2 646	3 093	3 749	4 045	4 500	458	5,3	6,6	7,9	11,2
Свазиленд	1 398	1 495	1 628	1 692	1 736	2 369	2,3	2,9	4,0	2,6
Таджикистан	1 091	1 472	1 555	1 602	1 728	363	10,5	1,8	3,0	7,9
Бывшая югославская Республика Македония	4 215	4 173	4 700	4 979	5 243	4 407	-0,3	4,0	5,9	5,3
Туркменистан	2 413	2 606	3 446	3 846	4 223	1 754	2,6	9,8	11,6	9,8
Уганда	7 895	9 334	11 630	12 636	13 841	500	5,7	7,6	8,6	9,5
Узбекистан	14 469	16 448	20 338	22 270	24 052	946	4,4	7,3	9,5	8,0
Замбия	4 002	4 523	5 367	5 679	6 037	1 144	4,2	5,9	5,8	6,3
Зимбабве	9 267	7 743	7 082	6 650	5 813	314	-5,8	-2,9	-6,1	-12,6
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	144 084	168 425	210 304	227 623	241 272	1 113	5,3	7,7	8,2	6,0
Развивающиеся страны транзита	3 779 890	4 376 933	5 537 853	6 033 051	6 438 442	2 662	5,0	8,2	8,9	6,7
Развивающиеся страны	6 523 995	7 360 564	9 046 038	9 731 415	10 258 880	3 165	4,1	7,1	7,6	5,4

Источники: National Accounts Main Aggregates Database, United Nations Statistics Division, имеется по адресу <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (по состоянию на 1 февраля 2010 года).

Таблица 2
Объем официальной помощи в целях развития (ОПР) и объем помощи доноров в областях транспорта, складского хозяйства и связи

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистый объем ОПР (в млн. долл. США, в текущих ценах)^a</i>					<i>ОПР/ВНД (в процентах)</i>	<i>Объем помощи доноров в областях транспорта, складского хозяйства и связи (в млн. долл. США, в текущих ценах)^b</i>		
	<i>2003 год</i>	<i>2005 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2008 год</i>
Афганистан	1 591	2 736	2 956	3 965	4 865	..	94	191	473
Армения	254	170	216	350	303	2,4	14	2	12
Азербайджан	301	217	206	225	235	0,6	3	13	13
Бутан	77	90	102	90	87	6,2	11	15	7
Многонациональное Государство Боливия	938	643	843	477	628	3,9	27	14	13
Ботсвана	28	48	69	108	716	5,6	0	0	0
Буркина-Фасо	526	694	869	951	998	12,6	46	60	43
Бурунди	228	363	410	473	509	43,9	3	15	36
Центральноафриканская Республика	51	89	134	177	256	13,2	3	9	5
Чад	252	380	282	354	416	6,2	36	32	58
Эфиопия	1 605	1 910	1 941	2 563	3 327	12,5	114	203	318
Казахстан	278	228	170	204	333	0,3	59	4	1
Кыргызстан	200	268	311	275	360	8,3	9	3	10
Лаосская Народно-Демократическая Республика	301	302	364	396	496	10,0	55	43	36
Лесото	79	67	71	129	143	7,0	17	9	16
Малави	515	573	682	742	913	21,5	29	2	0
Мали	559	704	824	1020	964	11,4	48	14	34
Монголия	252	215	202	239	246	4,8	33	68	81
Непал	467	424	511	602	716	5,6	40	1	4
Нигер	461	520	518	542	605	11,3	21	9	12
Парагвай	51	51	56	108	134	0,8	2	38	64
Республика Молдова	122	169	230	267	299	4,5	1	6	61
Руанда	335	577	581	722	931	21,1	9	2	18
Свазиленд	40	47	35	51	67	2,5	1	25	57

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистый объем ОПР (в млн. долл. США, в текущих ценах)^a</i>					<i>ОПР/ВНД (в процентах)</i>	<i>Объем помощи доноров в областях транспорта, складского хозяйства и связи (в млн. долл. США, в текущих ценах)^b</i>		
	<i>2003 год</i>	<i>2005 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2008 год</i>
Таджикистан	148	251	241	222	291	5,8	0	10	0
Бывшая югославская Республика Македония	266	227	205	201	221	2,3	0	2	8
Туркменистан	29	30	25	28	18	0,1	0	0	0
Уганда	997	1 191	1 539	1 737	1 657	11,7	26	64	189
Узбекистан	195	170	149	170	187	0,7	1	9	55
Замбия	759	1 166	1 419	998	1 086	8,4	55	77	78
Зимбабве	187	373	278	479	611	..	1	1	0
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	12 092	14 893	16 437	18 864	22 617	5,6	759	945	1 706
Развивающиеся страны транзита	20 325	25 953	32 798	26 285	28 033	..	2 538	3 416	5 414

Источник: Organization for Economic Cooperation and Development, Development Cooperation Directorate, *Statistical Annex of the 2010 Development Cooperation Report*, table 25, and Database on Aid Activities (Creditor Reporting System online), имеется по адресу <http://stats.oecd.org> (по состоянию на 5 февраля 2010 года).

^a Включая чистые потоки ОПР из стран — членов Комитета содействия развитию, многосторонних организаций и стран, не являющихся членами Комитета содействия развитию, по которым имеются данные.

^b Комитет содействия развитию ОЭСР и многосторонние организации-доноры.

Таблица 3

Внешняя задолженность, обслуживание задолженности и облегчение бремени задолженности в рамках Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью (БСКЗ) и Инициативы по облегчению бремени задолженности на многосторонней основе (ИБЗМ)

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Совокупная величина внешнего долга (в процентах ВВП)			Совокупная величина обслуживания задолженности (в процентах от стоимости экспорта товаров и услуг и поступлений)			Совокупная величина облегчения бремени задолженности на фев- раль 2010 года (в млн. долл. США)*		Ход осуществления Инициативы в отно- шении долга бедных стран с крупной задолженностью на февраль 2010 года	
	2003 год	2007 год	2008 год	2003 год	2007 год	2008 год	БСКЗ	ИБЗМ	Этап принятия решения	Этап завершения
Афганистан	..	..	21	..	..	..	600	..	Июль 2007	Январь 2010
Армения	64	30	28	10,8	7,1	12,7	..	..
Азербайджан	25	12	11	6,4	0,7	0,9	..	..
Бутан	79	69	..	..	..	..	..	..
Многонациональное Государство Боливия	75	38	34	20,0	12,0	11,3	1 967	1 655	Февраль 2000	Июнь 2001
Ботсвана	7	3	3	1,3	0,9	..	..	..
Буркина-Фасо	41	22	21	..	..	..	818	638	Июль 2000	Апрель 2002
Бурунди	230	155	13	63,6	43,6	28,1	964	70	Август 2005	Январь 2009
Центральноафриканская Республика	92	57	49	..	..	..	638	146	Сентябрь 2007	Июнь 2009
Чад	67	29	26	..	..	92,5	240	..	Май 2001	Пока не определен
Эфиопия	86	14	11	7,0	4,1	2,8	2 726	1 512	Ноябрь 2001	Апрель 2004
Казахстан	78	104	95	34,8	49,6	41,8	..	..
Кыргызстан	109	65	57	19,8	6,8	8,2	..	..
Лаосская Народно-Демо- кратическая Республика	108	84	100	21,5	18,9	..	..	..
Лесото	54	34	33	8,0	7,0	2,5	..	..
Малави	130	25	23	..	..	..	1 388	733	Декабрь 2000	Август 2006
Мали	74	31	26	5,8	..	..	752	1 043	Сентябрь 2000	Март 2003
Монголия	83	41	34	29,3	..	..	..	..
Непал	50	35	29	6,1	4,5	3,6	..	..
Нигер	76	23	18	7,5	..	..	953	542	Декабрь 2000	Апрель 2004
Парагвай	58	29	26	11,8	6,2	4,8	..	..
Республика Молдова	88	66	57	10,3	10,5	11,3	..	..

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Совокупная величина внешнего долга (в процентах ВНД)</i>			<i>Совокупная величина обслуживания задолженности (в процентах от стоимости экспорта товаров и услуг и поступлений)</i>			<i>Совокупная величина облегчения бремени задолженности на фев- раль 2010 года (в млн. долл. США)*</i>		<i>Ход осуществления Инициативы в отно- шении долга бедных стран с крупной задолженностью на февраль 2010 года</i>	
	<i>2003 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>БСКЗ</i>	<i>ИБЗМ</i>	<i>Этап принятия решения</i>	<i>Этап завершения</i>
Руанда	88	15	15	13,7	3,2	..	963	234	Декабрь 2000	Апрель 2005
Свазиленд	21	13	14	1,3	1,9	..	..	..
Таджикистан	79	34	29	7,2	2,3	3,1	..	..
Бывшая югославская Республика Македония	41	49	50	12,9	..	8,7	..	..
Туркменистан	30	6	4	..	..	..	..	..
Уганда	70	14	16	7,2	3,1	1,7	1 520	1 879	Февраль 2000	Май 2000
Узбекистан	49	17	14	..	..	..	..	..
Замбия	161	28	23	42,3	3,5	3,2	3 697	1 701	Декабрь 2000	Апрель 2005
Зимбабве	62	..	..	..	..	..	..	..
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	66	48	42	20,7	26,6	..	17 271	10 207		
Развивающиеся страны транзита	30	19	17	18,9	8,5	..	24 373	8 258		

Источник: World Development Indicators 10, tables 1.4 and 6.11, and WDI Online, World Bank (Washington, D.C., 2010), обновленная информация подготавливается.

* Пересчитано в чистую приведенную стоимость, на конец 2008 года.

Таблица 4
Международная товарная торговля, экспорт и импорт

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Товарный экспорт (в млн. долл. США)			В процентах от общемирового объема			Товарный импорт (в млн. долл. США)			В процентах от общемирового объема		
	2003 год	2007 год	2008 год	2003 год	2007 год	2008 год	2003 год	2007 год	2008 год	2003 год	2007 год	2008 год
Афганистан	–	–	580	–	–	0,00	–	–	2 514	–	–	0,02
Армения	670	1 121	1 055	0,01	0,01	0,01	1 237	3 053	4 101	0,02	0,02	0,03
Азербайджан	2 592	6 058	47 756	0,03	0,04	0,30	2 626	5 712	7 162	0,03	0,04	0,04
Бутан	–	–	521	–	–	0,00	–	–	543	–	–	0,00
Многонациональное Государство Боливия	1 651	4 813	6 899	0,02	0,03	0,04	1 684	3 522	5 006	0,02	0,03	0,03
Ботсвана	3 802	5 073	4 838	0,05	0,04	0,03	3 964	3 987	5 099	0,05	0,03	0,03
Буркина-Фасо	314	–	–	0,00	–	–	786	–	–	0,01	–	–
Бурунди	66	156	142	0,00	0,00	0,00	145	423	315	0,00	0,00	0,00
Центральноафриканская Республика	66	–	–	0,00	–	–	100	–	–	0,00	–	–
Чад	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Эфиопия	513	1 277	1 602	0,01	0,01	0,01	2 686	5 809	8 680	0,04	0,04	0,05
Казахстан	12 927	47 755	71 172	0,17	0,35	0,45	8 408	32 756	37 815	0,11	0,23	0,23
Кыргызстан	582	1 134	–	0,01	0,01	–	717	2 417	–	0,01	0,02	–
Лаосская Народно-Демо- кратическая Республика	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Лесото	479	–	–	0,01	–	–	1 115	–	–	0,01	–	–
Малави	502	869	879	0,01	0,01	0,01	785	1 378	2 204	0,01	0,01	0,01
Мали	1 007	1 441	1 918	0,01	0,01	0,01	1 271	2 185	3 339	0,02	0,02	0,02
Республика Молдова	1 242	2 745	4 390	0,02	0,02	0,03	2 228	5 841	8 977	0,03	0,04	0,06
Монголия	790	1 342	1 591	0,01	0,01	0,01	1 402	3 690	4 899	0,02	0,03	0,03
Непал	616	1 887	–	0,01	0,01	–	801	2 117	–	0,01	0,02	–
Нигер	653	–	–	0,01	–	–	1 802	–	–	0,02	–	–
Парагвай	259	550	503	0,00	0,00	0,00	566	956	1 247	0,01	0,01	0,01
Руанда	50	183	398	0,00	0,00	0,00	261	697	1 146	0,00	0,00	0,01
Свазиленд	1 655	1 113	–	0,02	0,01	–	1 457	1 270	–	0,02	0,01	–
Таджикистан	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

	Товарный экспорт (в млн. долл. США)			В процентах от общемирового объема			Товарный импорт (в млн. долл. США)			В процентах от общемирового объема		
	2003 год	2007 год	2008 год	2003 год	2007 год	2008 год	2003 год	2007 год	2008 год	2003 год	2007 год	2008 год
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>												
Бывшая югославская Республика Македония	1 367	3 356	–	0,02	0,02	–	2 306	5 228	6 852	0,03	0,04	0,04
Туркменистан	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Уганда	532	1 337	1 724	0,01	0,01	0,01	1 375	3 493	4 526	0,02	0,02	0,03
Узбекистан	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Замбия	980	4 617	5 099	0,01	0,03	0,03	1 574	4 007	5 060	0,02	0,03	0,03
Зимбабве	–	3 308	1 694	–	0,02	0,01	–	3 442	2 832	–	0,02	0,02
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	33 314	90 136	152 763	0,45	0,65	0,96	39 297	91 981	112 317	0,52	0,66	0,70
Развивающиеся страны транзита	932 141	2 226 119	2 500 542	12,50	16,13	15,70	881 377	2 018 426	2 329 887	11,6	14,4	14,4
Весь мир	7 458 824	13 800 097	15 926 318				7 615 974	13 993 954	16 157 456			

Источник: Статистический отдел Организации Объединенных Наций, Comtrade Database, <http://comtrade.un.org/db/default.aspx> (по состоянию на 1 февраля 2010 года).

Таблица 5
Отдельные показатели по транспорту

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Дороги		Железные дороги	Водные пути	Трубопроводы	Воздушный транспорт		
	В км	С твердым покрытием (в %)	В км	В км	В км	Количество вылетов		
	2000–2007 годы	2000–2007 годы	2000–2008 годы	2000–2007 годы	2000–2007 годы	2000 год	2007 год	2008 год
Афганистан	42 150	29	..	1 200 (<500 ТДВ)	466	3 400	..	..
Армения	7 515	90	845	..	2 233	4 400	..	..
Азербайджан	59 141	49	2 099	..	4 785	8 000	12 000	12
Бутан	8 050	62	..	..	..	..	..	..
Многонациональное Государство Боливия	62 479	7	2 866	10 000	8 994	21 600	24 100	21
Ботсвана	25 798	33	888	..	..	6 700	7 400	6
Буркина-Фасо	92 495	4	622	..	..	3 400	1 600	1
Бурунди	12 322	10	..	Озеро Танганьика	..	..	..	..
Центральноафриканская Республика	24 307	..	..	2 800	..	1 500	..	..
Чад	40 000	1	..	Сезонная навигация	250	1 500	..	..
Эфиопия	42 429	13	..	..	..	26 600	37 500	40
Казахстан	93 123	90	14 205	4 000	24 740	8 000	19 100	19
Кыргызстан	34 000	91	417	600	270	6 100	4 900	4
Лаосская Народно-Демократическая Республика	29 811	13	..	4 600	540	6 400	10 000	10
Лесото	5 940	18	..	..	..	..	..	..
Малави	15 451	45	797	700	..	4 800	5 900	4
Мали	18 709	18	734	1 800	..	1 500	..	..
Монголия	49 250	4	1 810	580 (сезонная навигация)	..	6 200	6 200	6
Непал	17 280	57	59	..	..	12 100	6 900	7
Нигер	18 951	21	..	300 (сезонная навигация)	..	1 500	..	..
Парагвай	29 500	51	36 ^a	3 100	..	7 600	10 400	11
Республика Молдова	12 755	86	1 156	424	1 906	3 700	4 000	..
Руанда	14 008	19	..	Озеро Киву (мелководное)	..	..	..	..
Свазиленд	3 594	30	300	..	..	2 600	..	..

	Дороги		Железные дороги	Водные пути	Трубопроводы	Воздушный транспорт		
	В км	С твердым покрытием (в %)	В км	В км	В км	Количество вылетов		
	2000–2007 годы	2000–2007 годы	2000–2008 годы	2000–2007 годы	2000–2007 годы	2000 год	2007 год	2008 год
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>								
Таджикистан	27 767	..	616	200	587	4 000	7 900	8
Бывшая югославская Республика Македония	13 840	..	699	..	388	8 000	..	
Туркменистан	24 000	81	3 181	1 300	7 864	21 900	15 600	16
Уганда	70 746	23	261	lakes	..	300	..	
Узбекистан	81 600	87	4 230	1 100	10 574	30 100	22 300	22
Замбия	66 781	22	1 273	2 250	771	6 100	6 400	4
Зимбабве	97 267	19	2 583	Озеро Кариба	270	13 600	7 300	6
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	1 141 059	36	34 192		63 002	221 600	209 500	

Источник: *World Development Indicators 2010*, table 5.10, and WDI Online, World Bank (Washington, D.C., 2010) (по состоянию на 1 марта 2010 года); и United States Central Intelligence Agency, *The World Factbook, Field Listings — Pipelines, Waterways*, <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html> (по состоянию на 1 марта 2010 года).

^a Туристические услуги.

Таблица 6
Отдельные показатели по телекоммуникациям

	Количество телефонных линий и пользователей сотовой связи на 100 человек населения						Количество пользователей Интернета на 100 человек населения
	Основные линии		Сотовая связь		Всего		
	2000 год	2008 год	2000 год	2008 год	2000 год	2008 год	
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>							2008 год
Афганистан	0,1	0,4	0,1	29,0	0,2	29,4	1,8
Армения	17,8	20,3	2,3	100,0	20,1	120,3	6,2
Азербайджан	11,2	15,0	9,6	75,0	20,8	90,0	28,0
Бутан	1,0	4,0	...	36,6	...	40,6	6,6
Многонациональное Государство Боливия	6,8	7,1	11,8	49,8	18,6	56,9	10,8
Ботсвана	8,4	7,4	18,8	77,3	27,1	84,8	6,3
Буркина-Фасо	0,5	1,0	0,9	16,8	1,4	17,7	0,9
Бурунди	0,3	0,4	0,8	6,0	1,1	6,3	0,8
Центральноафриканская Республика	0,2	0,3	0,3	3,6	0,6	3,8	0,4
Чад	0,1	0,1	0,4	16,6	0,5	16,7	1,2
Эфиопия	0,5	1,1	0,1	2,4	0,6	3,5	0,5
Казахстан	14,0	22,3	6,9	96,1	20,9	118,3	11,0
Кыргызстан	7,8	9,1	1,0	62,7	8,8	71,8	15,7
Лаосская Народно-Демократическая Республика	1,1	2,1	1,0	32,6	2,1	34,7	23,4
Лесото	1,6	3,2	7,7	28,4	9,3	31,5	3,6
Малави	0,6	1,2	0,7	12,0	1,3	13,2	2,1
Мали	0,5	0,6	0,4	27,1	0,8	27,7	1,6
Монголия	5,0	7,6	8,5	66,8	13,5	74,4	12,5
Непал	1,3	2,8	0,1	14,6	1,4	17,4	1,7
Нигер	0,2	0,4	0,5	12,9	0,6	13,4	0,5
Парагвай	4,8	7,9	29,0	95,5	33,8	103,3	14,3
Республика Молдова	16,9	7,9	8,0	66,7	24,9	74,6	23,4
Руанда	0,3	0,2	1,0	13,6	1,3	13,8	3,1
Свазиленд	3,4	3,8	6,6	45,5	10,0	49,3	6,9

	<i>Количество телефонных линий и пользователей сотовой связи на 100 человек населения</i>						<i>Количество пользователей Интернета на 100 человек населения</i>
	<i>Основные линии</i>		<i>Сотовая связь</i>		<i>Всего</i>		
	<i>2000 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2000 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2000 год</i>	<i>2008 год</i>	
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>							<i>2008 год</i>
Таджикистан	3,8	4,2	0,2	53,7	4,0	57,9	8,8
Бывшая югославская Республика Македония	27,7	22,4	18,1	122,6	45,8	145,0	41,5
Туркменистан	8,1	9,5	0,2	22,5	8,3	32,0	1,5
Уганда	0,2	0,5	1,5	27,0	1,7	27,6	7,9
Узбекистан	6,6	6,8	0,7	46,8	7,3	53,6	9,1
Замбия	0,7	0,7	1,3	28,0	2,0	28,8	5,6
Зимбабве	2,3	2,8	2,7	13,3	4,9	16,1	11,4
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	2,7	3,8	1,1	27,8	3,8	31,6	5,2
Развивающиеся страны	8,0	13,7	5,2	50,4	13,2	64,1	15,9

Источник: ICT Eye and World Telecommunications/ICT Indicators Database 2010, International Telecommunication Union (Geneva), www.itu.int/ITU-D/ict/ (по состоянию на 29 марта 2010 года).

Таблица 7
Прямые иностранные инвестиции, чистый приток

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистый приток прямых иностранных инвестиций (в млн. долл. США по текущему курсу)</i>						
	<i>2000 год</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>
Афганистан		58	187	271	238	243	300
Армения	104	121	248	239	453	661	1 132
Азербайджан	30	3 227	3 535	1 679	-601	-4 817	11
Бутан		3	3	9	6	73	30
Многонациональное Государство Боливия	736	197	86	-288	281	366	513
Ботсвана	57	418	391	279	486	495	-4
Буркина-Фасо	23	29	14	34	34	344	137
Бурунди	12			1		1	1
Центральноафриканская Республика	1	22	29	32	35	57	121
Чад	115	713	467	-99	656	718	834
Эфиопия	135	465	545	265	545	222	93
Казахстан	1 283	2 092	4 157	1 971	6 278	11 126	14 543
Кыргызстан	-2	46	176	43	182	208	233
Лаосская Народно-Демократическая Республика	34	19	17	28	187	324	228
Лесото	32	42	53	57	92	106	199
Малави	40	66	108	27	30	55	37
Мали	82	132	101	224	83	73	127
Монголия	54	132	93	185	191	360	683
Непал		15		2	-7	6	1
Нигер	8	11	20	30	51	129	147
Парагвай	104	27	38	54	173	185	320
Республика Молдова	128	74	88	191	251	493	713
Руанда	8	3	11	14	16	67	103
Свазиленд	106	-61	71	-50	36	37	10
Таджикистан	24	32	272	54	339	360	376
Бывшая югославская Республика Македония	215	118	323	97	424	699	598
Туркменистан	131	226	354	418	731	804	820
Уганда	181	202	295	380	644	733	787

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистый приток прямых иностранных инвестиций (в млн. долл. США по текущему курсу)</i>						
	<i>2000 год</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>
Узбекистан	75	70	187	88	195	739	918
Замбия	122	347	364	357	616	1 324	939
Зимбабве	23	4	9	103	40	69	52
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	3 858	8 849	12 240	6 695	12 685	16 258	25 000
Развивающиеся страны транзита	167 443	112 810	158 226	192 706	241 738	308 234	391 985
Развивающиеся страны	256 883	183 994	290 397	329 292	433 764	529 344	620 733

Источник: FDI-Online, United Nations Conference on Trade and Development (Geneva), at www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923 (по состоянию на 11 марта 2010 года).

Таблица 8
Отдельные показатели реализации сформулированных в Декларации тысячелетия целей в области развития по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Показатель нищеты населения (ПНН-1) (в процентах)	Доля населения, живущего ниже черты бедности по доходам, т.е. менее чем на 1,25 долл. США в день (в процентах)				Показатель материнской смертности из расчета на 100 000 живорождений	
		Показатели недоедания (в процентах от общей численности населения)				2000 год	2008 год
		2000–2007 годы*	1995–1997 годы	2000–2002 годы	2004–2006 годы		
Афганистан	59,8	..	..	..	..	1 957	1 575
Армения	3,7	10,6	34	30	23	39	30
Азербайджан	10,7	<2	27	19	11	50	37
Бутан	33,7	26,2	..	..	..	58	44
Многонациональное Государство Боливия	11,6	19,6	20	20	23	269	180
Ботсвана	22,9	31,2	24	27	26	655	519
Буркина-Фасо	51,8	56,5	12	13	9	456	332
Бурунди	36,4	81,3	57	62	63	904	570
Центральноафриканская Республика	42,4	62,4	50	44	41	1 988	1 570
Чад	53,1	61,9	51	42	38	1 205	1 065
Эфиопия	50,9	39	64	50	44	937	590
Казахстан	7,9	3,1	..	8	..	58	44
Кыргызстан	7,3	21,8	13	..	..	71	69
Лаосская Народно-Демократическая Республика	30,7	44	26	22	19	630	339
Лесото	34,3	43,4	13	14	15	1 021	964
Малави	28,2	73,9	36	29	29	1 662	1 140
Мали	54,5	51,4	15	12	10	807	670
Монголия	12,7	22,4	40	25	29	257	207
Непал	32,1	55,1	24	19	16	343	240
Нигер	55,8	65,9	40	32	28	754	601
Парагвай	10,5	6,5	11	11	12	129	113

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Показатель нищеты населения (ПНН-1) (в процентах)	Доля населения, живущего ниже черты бедности по доходам, т.е. менее чем на 1,25 долл. США в день (в процентах)				Показатели недоедания (в процентах от общей численности населения)			Показатель материнской смертности из расчета на 100 000 живорождений	
		2000–2007 годы*	1995–1997 годы	2000–2002 годы	2004–2006 годы	2000 год	2008 год			
Республика Молдова	5,9	8,1		
Руанда	32,9	76,6	56	39	40	952	383			
Свазиленд	35,1	62,9	20	17	18	609	736			
Таджикистан	18,2	21,5	42	54	26	72	46			
Бывшая югославская Республика Македония	3,2	<2	..	..	..	..	..
Туркменистан	..	24,8	9	7	6	41	22			
Уганда	28,8	51,5	23	16	15	71	69			
Узбекистан	8,5	46,3	5	17	13	49	45			
Замбия	35,5	64,3	41	45	45	914	603			
Зимбабве	34	..	46	43	39	819	624			

Источник: United Nations Development Programme, 2009; Food and Agricultural Organizations of the United Nations, 2009; M. Hogant, K. Foreman, M. Naghavi, S. Y. Ahn, S. Makela, A. Lopez, R. Lozano, C. Murray, "Maternal Mortality for 181 countries, 1980-2008: a systematic analysis of progress towards Millennium Development Goal 5", *The Lancet*, 12 April, 2010.

* Данные относятся к последнему году указанных периодов, по которому имеется информация.