

**Генеральная Ассамблея**Distr.: General  
23 January 2015Шестьдесят девятая сессия  
Пункт 22 *b* повестки дня**Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей  
12 декабря 2014 года***[без передачи в главные комитеты (A/69/L.28)]***69/137. Программа действий для развивающихся стран,  
не имеющих выхода к морю, на десятилетие  
2014–2024 годов***Генеральная Ассамблея,*

*ссылаясь* на свою резолюцию 66/214 от 22 декабря 2011 года, в которой она постановила созвать в 2014 году вторую Конференцию Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, а также на свои резолюции 67/222 от 21 декабря 2012 года, 68/225 от 20 декабря 2013 года и 68/270 от 23 апреля 2014 года,

1. *выражает глубокую признательность* правительству и народу Австрии за проведение в Вене 3–5 ноября 2014 года второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и за предоставление всей необходимой поддержки;

2. *одобряет* принятые на второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, Венскую декларацию и Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов, которые содержатся соответственно в приложениях I и II к настоящей резолюции.

*71-е пленарное заседание,  
12 декабря 2014 года*

**Приложение I****Венская декларация**

Мы, главы государств и правительств и представители государств, собравшись 3–5 ноября 2014 года здесь, в Вене, чтобы принять участие во второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю,

*приняв* Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов,



заявляем, что:

1. мы преисполнены решимости выполнить Венскую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов для согласованного удовлетворения особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в области развития и решения их проблем, обусловленных отсутствием выхода к морю, удаленностью и ограничениями географического характера;

2. мы выражаем искреннюю признательность правительству Замбии за его неустанные усилия в качестве Председателя Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;

3. мы выражаем глубокую признательность правительству Австрии и городу Вена, а также народу Австрии за организацию у себя в стране второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю.

## Приложение II

### Венская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов

#### I. Введение

1. Тридцать две не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, расположенные в Африке, Азии, Европе и Южной Америке, с населением порядка 440 миллионов человек сталкиваются с особыми проблемами, обусловленными отсутствием прямого территориального доступа к морю и отдаленностью и изолированностью от мировых рынков. Их международная торговля зависит от транзита через другие страны. Необходимость пересечения дополнительных границ и преодоления больших расстояний до основных рынков наряду с обременительными транзитными процедурами и неадекватной инфраструктурой существенно увеличивают общие расходы на транспортное обслуживание и другие операционные издержки, что приводит к снижению конкурентоспособности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, снижает их экономический рост и в итоге отрицательно сказывается на их способности обеспечивать устойчивое экономическое развитие, развитие человека и социальный прогресс и экологическую устойчивость. Отсутствие выхода к морю является одним из главных факторов, влияющих на относительно высокие показатели крайней нищеты и структурные ограничения этих стран. Как отдельная группа развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, относятся к числу самых бедных развивающихся стран, и многие из них также входят в категорию наименее развитых стран, имеющих ограниченные возможности и зависящих от крайне узкого круга сырьевых товаров в плане получения поступлений от экспорта.

2. В большинстве случаев страны транзита — соседи стран, не имеющих выхода к морю, сами являются развивающимися странами, зачастую с аналогичной структурой экономики, испытывающими схожую нехватку ресурсов. Наименее развитые страны транзита находятся в особенно трудной ситуации. Кроме того, развивающиеся страны транзита несут дополнительное бремя, создаваемое транзитными перевозками и связанное с их финансовым, инфраструктурным и социальным воздействием. Развивающиеся страны транзита сами испытывают потребность в улучшении технических и

административных механизмов в своих транспортных, таможенных и управленческих системах, с которыми предполагают установить связь их соседи, не имеющие выхода к морю.

3. В принятой в 2003 году 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 транзита<sup>1</sup> нашла свое отражение решительная приверженность всех сторон делу удовлетворения особых потребностей и решения особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и содействия их полной и более эффективной интеграции в глобальную экономику посредством осуществления конкретных мер в таких приоритетных областях, как основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок, развитие и эксплуатация инфраструктуры, международная торговля и содействие развитию торговли, меры международной поддержки и выполнение и обзор хода осуществления Программы.

4. На международном уровне, в том числе в Организации Объединенных Наций, эти страны и их особые потребности занимают все более заметное место и пользуются все большим признанием. Международное сообщество признало необходимость решения особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в итоговых документах Всемирного саммита 2005 года<sup>2</sup> и других совещаний высокого уровня по целям в области развития, сформулированным в Декларации тысячелетия, а также в итоговом документе «Будущее, которого мы хотим»<sup>3</sup> Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию, состоявшейся в 2012 году в Рио-де-Жанейро, Бразилия. Хотя в рассматриваемый период был достигнут определенный прогресс в осуществлении Алматинской программы действий, налицо необходимость в дальнейшей глобальной поддержке развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в том числе в вопросах финансовой и технической помощи, поскольку им еще многое предстоит сделать, чтобы получить все выгоды от глобализации и достигнуть поступательного и инклюзивного экономического роста, устойчивого развития, искоренения нищеты, создания занятости и структурных преобразований.

5. В этой связи ощущается безотлагательная потребность в новаторской, целостной и ориентированной на результаты 10-летней программе действий, основанной на расширенных и укрепленных партнерствах, которые помогут развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, воспользоваться благами международной торговли, преобразовать структуру своей экономики и добиться более инклюзивного и устойчивого роста. Особые проблемы и потребности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, получили признание, и необходимо уделять надлежащее внимание этим странам при разработке повестки дня в области развития на период после 2015 года.

---

<sup>1</sup> 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 развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, Алматы, Казахстан, 28 и 29 августа 2003 года (A/CONF.202/3), приложение I.

<sup>2</sup> Резолюция 60/1.

<sup>3</sup> Резолюция 66/288, приложение.

## II. Обзор и оценка осуществления Алматинской программы действий

6. Темпы экономического роста в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, несколько возросли: за период после принятия Алматинской программы действий в этих странах был достигнут умеренный экономический рост. Согласно оценкам, показатель роста валового внутреннего продукта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, возрос с 4,5 процента в 2003 году до 6,3 процента в 2013 году<sup>4</sup>. Однако в показателях развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, наблюдаются значительные различия, и многие из них демонстрируют сильную уязвимость перед воздействием внешних потрясений. Высокие темпы экономического роста не привели к ускоренному сокращению масштабов крайней нищеты. В двух третях развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, валовой внутренний продукт на душу населения до сих пор намного ниже 1000 долл. США<sup>5</sup>. Несмотря на некоторый прогресс в области социального развития, половина развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, до сих пор находится в самом низу индекса развития человеческого потенциала, и во многих из них до сих пор широко распространена нищета и наблюдаются острая нехватка продовольствия, высокие показатели детской и материнской смертности и низкий уровень санитарии.

7. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и страны транзита приступили к осуществлению важных политических реформ в целях рассмотрения физических и нефизических аспектов транзитного транспорта. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, повысили согласованность транспортной и транзитной политики, законов, процедур и практики с транзитными странами. Был заключен и принят для осуществления ряд региональных и субрегиональных соглашений по облегчению транзита. Некоторые из этих стран и стран транзита посредством заключения региональных торговых соглашений, соглашений о зонах свободной торговли и таможенных союзов создали вспомогательные институциональные рамки, например органы или координационные комитеты по расширению транспортной сети и торговли, а также дорожные фонды. Рационализированы и согласованы пограничные механизмы и процедуры, что привело к повышению эффективности и сокращению задержек. Однако налицо необходимость в углублении реформ, повышении эффективности и результативности и закреплении достигнутых результатов.

8. Одним из главных препятствий для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в их стремлении реализовать свой торговый потенциал являются высокие транспортные и торговые операционные издержки. Хотя количество времени, которое необходимо развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, для осуществления импорта товаров, сократилось с 57 дней в 2006 году до 47 дней в 2014 году, а для осуществления экспорта — с 49 дней в 2006 году до 42 дней в 2014 году, оно по-прежнему почти вдвое выше, чем у стран транзита<sup>6</sup>. Согласно оценкам, средняя стоимость экспорта

<sup>4</sup> Согласно оценкам, предоставленным Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, которые были подготовлены на основе данных Статистического отдела Департамента по экономическим и социальным вопросам Секретариата.

<sup>5</sup> A/69/170, пункт 10.

<sup>6</sup> См. World Bank, 2013, *Doing Business 2014: Understanding Regulations for Small and Medium Size Enterprises*.

одного контейнера для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляет 3204 долл. США по сравнению с 1268 долл. США для стран транзита, а средняя стоимость импорта одного контейнера для этих стран составляет 3884 долл. США по сравнению с 1434 долл. США для стран транзита<sup>6</sup>. Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, важнейшей задачей, решение которой позволит им сократить транспортные расходы и повысить конкурентоспособность своего экспорта на региональных и глобальных рынках, остается создание безопасной, надежной и эффективной системы транзитных перевозок. Таким образом, отсутствие выхода к морю оказывает огромное отрицательное воздействие на общее развитие не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Согласно оценкам, уровень развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран в среднем на 20 процентов ниже по сравнению с тем уровнем, который мог бы быть ими достигнут, если бы они имели выход к морю<sup>7</sup>.

9. На национальном, субрегиональном и региональном уровнях предпринимаются неослабные усилия по развитию и совершенствованию автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, а также шаги по обслуживанию существующей инфраструктуры. Во всех регионах создаются сухопутные терминалы и пограничные пункты «одной остановки». Однако, несмотря на такой прогресс, уровень развития физической инфраструктуры остается неадекватным, что является одним из главных препятствий на пути способности не имеющих выхода к морю развивающихся стран полностью реализовать свой торговый потенциал. Что касается воздушного транспорта, то в некоторых из этих стран воздушный грузооборот увеличился, а число рейсовых полетов в этих странах как в группе возросло, согласно оценкам, с 200 000 в 2003 году до 362 800 в 2013 году<sup>8</sup>. К числу основных проблем, с которыми сталкивается индустрия воздушных перевозок не имеющих выхода к морю развивающихся стран, относится необходимость получения огромных ресурсов для инфраструктурных инвестиций, обслуживания, ремонта и замены стареющего флота. Вследствие этих трудностей перевозки по воздуху ограничиваются товарами с высокой удельной стоимостью или срочными грузами, такими как документы, лекарственные препараты, модная одежда, электронные потребительские товары и скоропортящиеся сельскохозяйственные и морские продукты.

10. Несмотря на некоторый прогресс не имеющие выхода к морю развивающиеся страны отстают от других развивающихся стран в вопросе инфраструктуры телекоммуникаций, в том числе широкополосного доступа к Интернету, который может играть крайне важную роль в расширении доступа, повышении конкурентоспособности предприятий и облегчении международной торговли.

11. В значительной мере благодаря повышению мировых цен на сырье общий экспорт товаров из не имеющих выхода к морю развивающихся стран возрос, согласно оценкам, с 44 млрд. долл. США в 2003 году до 228 млрд. долл. США в 2013 году. В некоторой степени увеличился и импорт. Хотя за последнее десятилетие доля в мировом экспорте товаров развивающихся стран, не

<sup>7</sup> Исследование “The development economics of landlockedness” («Экономические последствия отсутствия выхода к морю для развития»), подготовленное Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, 2013 год.

<sup>8</sup> По данным Всемирного банка.

имеющих выхода к морю, удвоилась, этот показатель по-прежнему находится на весьма низком уровне, составляя примерно 1,2 процента от объема мирового экспорта<sup>9</sup>.

12. Кроме того, многие из этих стран в значительной степени зависят от нескольких наименований минеральных ресурсов и дешевой сельскохозяйственной продукции в своем экспорте, который они осуществляют на ограниченное число рынков<sup>10</sup>, что усиливает их зависимость от цен на сырье и неустойчивости спроса. Эта проблема еще более усугубляется низким производственным потенциалом и структурными недостатками этих стран, которые ограничивают их способность сколь-либо заметно увеличивать стоимость своего экспорта и диверсифицировать свой экспорт и рынки.

13. Объем официальной помощи в целях развития развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, более чем удвоился в период с 2003 по 2012 год — примерно с 12,2 млрд. долл. США до 25,9 млрд. долл. США<sup>11</sup>. На официальную помощь в целях развития приходится более 20 процентов расходов центральных правительств в 16 развивающихся странах, не имеющих выхода к морю<sup>8</sup>. Согласно оценкам, объем помощи в развитии торговли, оказывавшейся развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, вырос с 3,5 млрд. долл. США в 2006 году до более чем 5,9 млрд. долл. США в 2012 году<sup>11</sup>. Помощь в развитии торговли способствовала расширению торговли и связанной с ней инфраструктуры.

14. Хотя была достигнута некоторая интеграция Алматинской программы в национальные стратегии развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, ее необходимо более полно интегрировать в стратегии развития на национальном, региональном и глобальном уровнях.

15. Хотя в Алматинской программе действий не рассматривается проблема изменения климата, по-прежнему верно то, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, также уязвимы перед изменением климата, которое ускоряет процесс опустынивания и деградации земель. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, продолжают в непропорционально большей степени страдать, в частности, от опустынивания, деградации земель и засухи: так, согласно оценкам, 54 процента территории этих стран относится к категории засушливых земель<sup>12</sup>. Из 29 стран, в которых по меньшей мере 20 процентов населения проживает, согласно оценкам, на деградировавших землях, 14 относятся к числу развивающихся стран, не имеющих выхода к морю<sup>13</sup>. Некоторые развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, страдают также от наводнений, в том числе от наводнений, вызванных прорывом вод из горных озер. Кроме того, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в значительной степени уязвимы перед внешними экономическими потрясениями и многочисленными другими явлениями, с которыми сталкивается международное сообщество.

<sup>9</sup> Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, годовая статистика стоимости и доли экспорта и импорта товаров, 1948–2013 годы (см. <http://unctadstat.unctad.org>).

<sup>10</sup> См. A/68/157.

<sup>11</sup> Организация экономического сотрудничества и развития, Международная статистика развития (см. [www.oecd.org/dac/stats/idsonline.htm](http://www.oecd.org/dac/stats/idsonline.htm)).

<sup>12</sup> Рассчитано на основе базы данных «Перспективы мировой окружающей среды», Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (см. [www.unep.org/geo](http://www.unep.org/geo)).

<sup>13</sup> A/67/210, пункт 8.

### **III. Установление новых, более прочных партнерских отношений в интересах развития**

16. В основе настоящей Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов лежит установление новых, более прочных партнерских отношений между этими странами и странами транзита и их партнерами по развитию. Необходимы также более прочные партнерские отношения в контексте сотрудничества Юг-Юг и трехстороннего сотрудничества, равно как и более прочные партнерские отношения с соответствующими международными и региональными организациями, а также между субъектами государственного и частного секторов.

17. Партнерские отношения между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита носят взаимовыгодный характер в плане совершенствования и постоянного поддержания состыкованности инфраструктуры и административно-технических механизмов в их транспортных, таможенных и логистических системах. Для достижения структурных преобразований и устойчивого экономического роста и развития необходимы эффективные системы транзитных перевозок, целенаправленные коллективные усилия по развитию многофункциональной транспортной инфраструктуры и их взаимосвязанность, создание благоприятного правового климата и институциональных механизмов, а также обеспечение на национальном уровне эффективного руководства совместными мероприятиями развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита. Весьма важную роль в налаживании таких партнерских связей также будут играть транспарентность, надлежащее управление и эффективные институциональные механизмы в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита. Следует поощрять сотрудничество на основе взаимных интересов не имеющих выхода к морю стран и стран транзита.

18. Установление новых и более прочных отношений сотрудничества между партнерами в области развития будет иметь ключевое значение для полного и успешного осуществления Венской программы действий с учетом тех колоссальных проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Международному сообществу, в том числе финансовым учреждениям и институтам развития, многосторонним организациям и агентствам и странам-донорам рекомендуется оказывать в соответствующих случаях финансовую и техническую помощь в интересах достижения поставленных в ней конкретных целей. Важную роль в успешном решении конкретных проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны также играть региональное и субрегиональное сотрудничество или интеграция.

19. При оказании помощи развивающимся странами должен полностью учитываться характер сотрудничества Юг-Юг в соответствии с Найробийским итоговым документом Конференции Организации Объединенных Наций высокого уровня по сотрудничеству Юг-Юг<sup>14</sup>. Руководствуясь духом солидарности с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, развивающиеся страны в силу своих возможностей будут оказывать финансовую и техническую помощь в деле эффективного осуществления

<sup>14</sup> Резолюция 64/222, приложение.

Венской программы действий во взаимно согласованных областях взаимодействия в рамках сотрудничества Юг-Юг, которое дополняет, но не заменяет сотрудничество Север-Юг.

20. Важными участниками этого процесса являются частный сектор и гражданское общество, и их вклад, в том числе посредством установления транспарентных, эффективных и ответственных партнерских отношений между государством и частным сектором, будет иметь огромное значение для осуществления Венской программы действий.

#### IV. Цели

21. Сквозная цель Венской программы действий заключается в более последовательном удовлетворении особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, обусловленных отсутствием выхода к морю, удаленностью и ограничениями географического характера, и соответственно в содействии повышению темпов устойчивого и инклюзивного развития, что может способствовать искоренению нищеты путем продвижения к цели искоренения крайней нищеты. Поэтому особое внимание в период до 2024 года должно уделяться развитию и расширению эффективных транзитных систем и развитию транспорта, повышению конкурентоспособности, расширению торговли, структурной перестройке, региональному сотрудничеству и содействию инклюзивному экономическому росту и устойчивому развитию в целях сокращения масштабов нищеты, повышения жизнестойкости, преодоления экономических и социальных диспропорций и в конечном итоге содействия превращению стран, не имеющих выхода к морю, в страны, связанные сухопутной территорией.

22. Конкретные цели и задачи:

*a)* способствовать обеспечению свободного, эффективного и экономического доступа к морю и от него для всех видов транспорта на основе свободы транзита и других смежных мер в соответствии с применимыми нормами международного права;

*b)* сократить торговые операционные издержки и транспортные издержки и совершенствовать международные торговые услуги посредством упрощения и стандартизации правил и положений с целью повышения конкурентоспособности экспорта не имеющих выхода к морю развивающихся стран и сокращения их расходов по импорту, способствуя тем самым быстрому и инклюзивному экономическому развитию;

*c)* развивать адекватную транзитную транспортную инфраструктуру и создавать отсутствующие стыковки, обеспечивающие связь с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю;

*d)* эффективно осуществлять двусторонние, региональные и международные правовые документы и усиливать региональную интеграцию;

*e)* поощрять рост и расширять участие в глобальной торговле посредством структурной перестройки с целью развития производительного потенциала, увеличения добавленной стоимости, диверсификации и сокращения зависимости от сырьевых товаров;

*f)* расширять и укреплять международную поддержку не имеющих выхода к морю развивающихся стран с целью удовлетворения их потребностей



и решения их проблем, являющихся следствием отсутствия выхода к морю, для искоренения нищеты и поощрения устойчивого развития.

#### **V. Приоритеты деятельности**

Приоритетное направление 1: основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок.

Приоритетное направление 2: Развитие и эксплуатация инфраструктуры:

- a) транспортная инфраструктура;
- b) энергетическая и информационно-коммуникационная инфраструктура.

Приоритетное направление 3: Международная торговля и содействие развитию торговли:

- a) международная торговля;
- b) содействие развитию торговли.

Приоритетное направление 4: Региональная интеграция и сотрудничество.

Приоритетное направление 5: Структурная экономическая перестройка.

Приоритетное направление 6: Средства осуществления.

#### **Приоритетное направление 1: основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок**

23. Свобода транзита и транзитная инфраструктура играют ключевую роль в общем развитии не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Для них важно обладать доступом к морю и от него в соответствии с применимыми нормами международного права, чтобы они могли в полной мере интегрироваться в глобальную систему торговли.

24. Должны поощряться согласование, упрощение и стандартизация правил и документов, в том числе полное и эффективное осуществление международных конвенций по транспорту и транзиту и двусторонних, субрегиональных и региональных соглашений. Положения двусторонних договоренностей должны быть не менее благоприятными, чем положения, предусмотренные в стандартах международных конвенций и передовой практике. Для осуществления работы в этой области необходимо в дальнейшем руководствоваться Соглашением об упрощении процедур торговли, принятым консенсусом на девятой Конференции министров стран — членов Всемирной торговой организации, проходившей на Бали, Индонезия, в декабре 2013 года. Принципиально важное значение для эффективного и комплексного решения проблем трансграничной торговли и транзитных перевозок имеет сотрудничество по основополагающим вопросам транзита, законодательных норм и положений между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и их соседями, являющимися странами транзита. Это сотрудничество должно поощряться на основе учета взаимных интересов как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и развивающихся стран транзита. Эффективное участие основных заинтересованных сторон, принадлежащих как к государственному, так и к частному секторам, является важным условием для совершенствования транзитной инфраструктуры. Важно содействовать свободному передвижению людей между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и их соседями, являющимися странами транзита, посредством разработки и осуществления упрощенных и согласованных

правил выдачи виз водителям как грузовых, так и пассажирских международных транспортных средств.

25. Конкретные цели:

- a)* сократить время пребывания в коридорах, чтобы транзитные грузы за сутки перемещались на расстояние в 300–400 км;
- b)* существенно сократить время, проводимое на сухопутных границах;
- c)* существенно улучшить состыкованность смешанных перевозок для обеспечения эффективной перегрузки с железнодорожного на автомобильный транспорт и наоборот и с водного на железнодорожный и/или автомобильный транспорт и наоборот.

26. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита:

*a)* добиваться своевременного присоединения к соответствующим международным, региональным и субрегиональным конвенциям и другим правовым документам, касающимся транзитных перевозок и развития торговли, и их ратификации;

*b)* обеспечить эффективное осуществление международных и региональных конвенций и двусторонних соглашений по транзитному транспорту и расширению торговли в той мере, в какой это применимо, в том числе с целью сокращения цен и времени на перевозку;

*c)* улучшить координацию и сотрудничество национальных учреждений, отвечающих за пограничный и таможенный контроль и процедуры, между собой и с соответствующими учреждениями стран транзита. В этой связи странам транзита предлагается обмениваться информацией с не имеющими выхода к морю развивающимися странами относительно любых изменений в положениях и процедурах, регулирующих транзитную политику, как можно более заблаговременно до их вступления в силу, с тем чтобы участники рынка и другие заинтересованные стороны могли с ними ознакомиться;

*d)* создать там, где это целесообразно, эффективный двусторонний или региональный механизм для решения проблем и устранения узких мест в осуществлении двусторонних, региональных или многосторонних соглашений и избегать сохранения, заключения или принятия двусторонних или региональных соглашений, устанавливающих квоты или иные количественные ограничения в отношении международного транзита;

*e)* содействовать упрощению, транспарентности и согласованию правовых и административных положений и требований, касающихся улучшения транзитной инфраструктуры для всех видов транзитного транспорта, в том числе пунктов пересечения границы, консульских услуг, таможенных процедур и ликвидации внутренних пунктов проверки;

*f)* развивать эффективные логистические системы посредством совершенствования стимулов для эффективных транспортных и транзитных операций, повышения конкурентоспособности, отказа от препятствующей конкуренции практики, такой как картельные соглашения и создание систем очередности, где это возможно;

*g)* содействовать участию деловых ассоциаций железнодорожного, автодорожного и внутреннего водного транспорта в государственно-частных

партнерских проектах, обмениваться знаниями и осуществлять инициативы и практические меры в области транзитного сотрудничества, которые уже хорошо зарекомендовали себя в разных регионах мира;

*h)* сотрудничать в вопросах обмена торговыми и транспортными данными в целях более быстрого и более эффективного осуществления трансграничных сделок;

*i)* всем развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует разработать национальную политику в области транзитных перевозок и создать надлежащие национальные механизмы с участием всех соответствующих заинтересованных сторон.

27. Меры, которые следует принять партнерам по развитию:

*a)* оказывать поддержку развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в осуществлении международных конвенций и соглашений, касающихся развития транзита, и инициатив, которые способствуют расширению транзитного сотрудничества, сокращению транзитных издержек и созданию эффективных логистических механизмов;

*b)* содействовать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в установлении многосторонних устойчивых и эффективных транзитных транспортных режимов с участием государственных и частных субъектов и поощрять и поддерживать обмен передовой практикой в отношении опыта, политики и инициатив;

*c)* побуждать региональные и субрегиональные организации к оказанию технической и финансовой помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита в осуществлении инициатив, способствующих транзитному сотрудничеству.

## **Приоритетное направление 2: Развитие и эксплуатация инфраструктуры**

28. Развитие инфраструктуры играет ключевую роль в сокращении связанных с развитием расходов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Развитие и эксплуатация транзитной транспортной инфраструктуры, инфраструктуры информационно-коммуникационных технологий и энергетической инфраструктуры имеют огромное значение для того, чтобы эти страны могли сократить высокие торговые издержки, повысить свою конкурентоспособность и в полном объеме интегрироваться в мировой рынок.

### ***a)* Транспортная инфраструктура**

29. Несмотря на совершенствование транспортной инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, низкое качество и недостаточность физической инфраструктуры по-прежнему являются основными препятствиями на пути развития жизнеспособных и предсказуемых транзитных транспортных систем. Во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, отсутствует адекватная физическая инфраструктура для железнодорожного транспорта, автодорожного транспорта, «сухих портов», внутренних водных путей, трубопроводов и воздушного транспорта, недостаточно согласованы правила и процедуры, а объем трансграничных инвестиций и участие частного сектора ограничены. Далек от ожиданий физическая состыкованность инфраструктуры не имеющих выхода к морю развивающихся стран с инфраструктурой региональных транспортных сетей. В не имеющих выхода к морю развивающихся странах отмечаются

более низкие показатели функционирования транспортной инфраструктуры в плане логистики, чем в других странах. Проблема отсутствующих стыковок должна решаться в срочном порядке, а автодороги, железные дороги и внутренние водные пути должны быть доведены до уровня, способного гарантировать беспрепятственное и эффективное функционирование транспортной инфраструктуры внутри стран и за их пределами. Критически важное значение имеет совершенствование и обслуживание существующих объектов. Что касается смешанных перевозок, то железные дороги имеют важное значение для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в структуре экспорта которых обычно преобладают объемные партии основных сырьевых товаров. Следует развивать железнодорожный транспорт там, где его использование практически возможно, а сеть железных дорог уже существует.

30. Одной из главных проблем является значительная нехватка ресурсов, необходимых для инвестирования в развитие и эксплуатацию инфраструктуры. Ее решение требует налаживания международного, регионального, субрегионального и двустороннего сотрудничества в осуществлении инфраструктурных проектов, выделения более значительных средств из национальных бюджетов, эффективного использования международной помощи в целях развития и многостороннего финансирования для развития и эксплуатации инфраструктуры, а также укрепления роли частного сектора. В то же время ее решение требует существенных инвестиций в наращивание потенциала и проведение реформы правовой, регламентационной и политической систем для создания климата, способствующего увеличению объема государственных и частных инвестиций в инфраструктуру. Важно оказать помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в создании потенциала для разработки представляющих интерес для банков крупномасштабных инфраструктурных проектов и исследовании новых механизмов финансирования таких проектов, включая там, где это целесообразно, партнерства между государственным и частным секторами.

31. Конкретные цели:

- a)* значительно повысить качество автомобильных дорог, в том числе увеличить долю автомобильных дорог с твердым покрытием, с учетом соответствующих национальных стандартов;
- b)* расширить и модернизировать, где это возможно, железнодорожную инфраструктуру в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю;
- c)* создать отсутствующие стыковки в региональных автодорожных и железнодорожных транзитных транспортных сетях.

32. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита:

- a)* разработать и осуществить всесторонние национальные стратегии развития и эксплуатации инфраструктуры, охватывающие все виды транспорта, и обеспечить, чтобы они были хорошо скоординированы со странами транзита в тех областях, где транзитные инфраструктуры пересекаются;
- b)* предпринимать совместные усилия для создания устойчивых и надежных транзитных систем посредством, в частности, регулярного повышения качества и обслуживания, создания коридоров развития вдоль транзитных шоссейных дорог, создания пограничных механизмов, в том числе, в соответствующих случаях, пограничных пунктов «одной остановки», и

поощрения экономии за счет масштаба для транспортных систем через развитие систем смешанного транспорта, «сухих портов» или сухопутных контейнерных терминалов, перегрузочных пунктов и аналогичных логистических центров;

*c)* принимать меры для согласования стандартов ширины колеи, где это возможно, что позволит обеспечивать региональную состыкованность, наращивать перегрузочные мощности и расширять программы подготовки кадров и программы обмена для персонала железных дорог разных систем;

*d)* содействовать созданию многосторонних и региональных систем выдачи разрешений для дорожного транспорта и стремиться к созданию двусторонних систем не требующих разрешений автомобильных транзитных перевозок и расширению многосторонних систем квот не имеющих выхода к морю развивающихся стран и стран транзита;

*e)* предпринимать усилия на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях для постепенной либерализации дорожно-транспортных услуг с учетом особых обстоятельств развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита;

*f)* поощрять развитие международных логистических центров;

*g)* разрабатывать стратегии и нормативные базы, необходимые для поощрения участия частного сектора в развитии инфраструктуры, и создавать благоприятные условия для привлечения прямых иностранных инвестиций;

*h)* налаживать партнерские связи между государственным и частным секторами в целях развития и эксплуатации транспортной инфраструктуры и обеспечивать их устойчивость;

*i)* создавать сети сухопутного транспорта, включающие такую вспомогательную инфраструктуру, как всепогодные автодорожные, железнодорожные и береговые вспомогательные объекты, обеспечивающие безопасность передвижения и привлекающие местных предпринимателей к участию в оказании такого рода услуг вдоль шоссе и железнодородных путей, создавая тем самым вдоль них коридоры развития.

33. Меры, которые следует принять партнерам по развитию:

*a)* поддерживать усилия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в области развития и эксплуатации инфраструктуры и побуждать развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита обмениваться опытом в вопросах развития транзитной транспортной системы;

*b)* стимулировать многосторонние и региональные банки развития к оказанию более существенной поддержки развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в вопросах инвестирования в развитие транспорта с учетом их соответствующих мандатов;

*c)* продолжать оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, помощь в создании, в соответствующих случаях, отсутствующих состыковок в железнодорожных и автодорожных системах.

**b) Энергетическая и информационно-коммуникационная инфраструктура**

34. Энергетическая инфраструктура и доступ к недорогостоящим, надежным и возобновляемым источникам энергии и связанным с ними технологиям на взаимно согласованных условиях имеют принципиально важное значение для модернизации информационно-коммуникационных технологий и транзитных систем, сокращения задержек и укрепления производственного потенциала в интересах достижения поступательного экономического роста и устойчивого развития. Особого внимания заслуживает инициатива Генерального секретаря «Устойчивая энергетика для всех». В этом контексте имеют важное значение и заслуживают поддержки региональные усилия, в том числе усилия, направленные на создание сетей региональных центров возобновляемой энергии и энергетической эффективности.

35. Информационно-коммуникационные технологии могут способствовать поступательному и инклюзивному росту посредством: повышения производительности во всех секторах; содействия выходу рынков за пределы национальных границ для обеспечения экономии за счет эффекта масштаба; и снижения затрат и облегчения доступа к услугам, в том числе доступа к инфраструктуре широкополосной связи, и информации через такие глобальные средства массовой информации, как Интернет, что способствует более широкому участию в вопросах управления и повышения подотчетности и транспарентности. Однако многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с серьезными проблемами в плане своевременного создания необходимой инфраструктуры и развития соответствующей нормативной базы. Затраты на широкополосную связь как доля валового национального дохода в не имеющих выхода к морю развивающихся странах гораздо выше, чем в прибрежных странах, которые находятся ближе к подводным коммуникационным кабелям. Из-за небольшого размера их рынков отсутствие согласованной на региональном уровне нормативной базы также серьезно препятствует удешевлению услуг в области информационно-коммуникационных технологий и обеспечению более широкого географического охвата.

36. Конкретные цели:

*a)* расширять и модернизировать, в соответствующих случаях, инфраструктуру для поставок, передачи и распределения современных услуг и возобновляемой энергии в сельских и городских районах;

*b)* все развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны повсеместно осуществлять политику, направленную на обеспечение широкополосной связи;

*c)* содействовать обеспечению открытого и недорогостоящего доступа к Интернету для всех;

*d)* развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны активно добиваться устранения «цифрового разрыва».

37. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита:

*a)* расширять сотрудничество в развитии трансграничной торговли энергией и энергетического транзита через линии передач в третьи страны;

*b)* развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны разработать национальную энергетическую политику для содействия

использованию современной, устойчивой и возобновляемой энергии в целях значительного укрепления потенциала в области производства, торговли и распределения и обеспечения тем самым доступа к энергии для всех и перестройки своей экономики;

*c)* совместно добиваться модернизации транзитной и транспортной инфраструктуры и таможенных систем и других пограничных объектов путем полного использования потенциала информационно-коммуникационных технологий;

*d)* продолжать совершенствовать и согласовывать нормативно-правовые рамки;

*e)* развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует разработать национальную политику обеспечения широкополосной связи в целях расширения доступа к международным оптико-волоконным кабелям высокой пропускной способности и основным сетям широкополосной связи;

*f)* развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует развивать сектор услуг посредством создания информационно-коммуникационной инфраструктуры и ее интеграции во все соответствующие сферы в целях повышения конкурентоспособности, инновационности и инклюзивности и сокращения времени в пути и транзитных затрат, а также модернизации их транзитной и таможенной инфраструктуры;

*g)* создавать «цифровые мосты» для подключения к национальным магистральным сетям, чтобы страны, находящиеся вдали от подводных морских кабелей, также имели доступ к недорогостоящей широкополосной связи и могли расширять секторы телекоммуникаций и смежных услуг, чтобы обеспечить наличие недорогого, доступного и высококачественного телекоммуникационного обслуживания.

38. Меры, которые следует принять партнерам по развитию:

*a)* поддерживать усилия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по развитию их секторов энергетики и информационно-коммуникационных технологий;

*b)* стимулировать энергоэффективные инвестиции в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и содействовать экологизации экономических преобразований;

*c)* оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, поддержку в осуществлении их национальной политики обеспечения широкополосной связи и в создании необходимой инфраструктуры широкополосной связи;

*d)* укреплять способность развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, использовать современные и доступные коммуникационные технологии;

*e)* продолжать поддерживать усилия, предпринимаемые развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, совместно с соответствующими развивающимися странами транзита для облегчения доступа к информационно-коммуникационным технологиям и передачи соответствующих знаний, опыта и технологий на взаимно согласованных условиях в целях развития, эксплуатации и обеспечения устойчивости соответствующей инфраструктуры.

**Приоритетное направление 3: Международная торговля и содействие  
развитию торговли****а) Международная торговля**

39. Для повышения конкурентоспособности и обеспечения экономического развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, важнейшее значение имеет их более полная интеграция в систему мировой торговли и глобальные производственно-сбытовые цепочки. Экспорт товаров, производимых не имеющими выхода к морю развивающимися странами, требует дополнительных транспортных расходов, что может привести к снижению конкурентоспособности и сокращению доходов производителей в этих странах. Структура экспорта многих таких стран все больше характеризуется, как и прежде, зависимостью от экспорта ограниченного ассортимента товаров, в частности сельскохозяйственных продуктов и минеральных ресурсов. При поддержке со стороны партнеров по развитию следует уделять первоочередное внимание стратегиям и мерам диверсификации структур производства и экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и повышению их производительности и конкурентоспособности, что позволит им в полной мере пользоваться преимуществами многосторонней торговой системы.

40. С учетом растущих взаимосвязей между мировой торговлей, инвестициями и производством на глобальные производственно-сбытовые цепочки приходится все большая доля международной торговли. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, не удается в полной мере участвовать в региональных и глобальных производственно-сбытовых цепочках. Присоединение к ним открывает перед этими странами возможность в большей степени интегрироваться в мировые рынки, повысить свою конкурентоспособность и стать важными звеньями производственно-распределительных цепочек.

41. Важным фактором торговли товарами и эффективного участия в международной торговле и глобальных производственно-сбытовых цепочках являются услуги. Эффективные услуги повышают производительность, сокращают затраты на предпринимательскую деятельность и способствуют созданию рабочих мест. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует оказывать поддержку с целью увеличения доли сектора услуг в их экономике и экспорте, в том числе путем проведения политики, стимулирующей его развитие.

42. Одной из главных причин маргинального положения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в системе международной торговли являются высокие издержки совершения торговых операций. Важность расширения предсказуемого доступа экспортных товаров развивающихся стран, в том числе развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на международные рынки была признана в Монтеррейском консенсусе Международной конференции по финансированию развития<sup>15</sup>. В соответствии с обязательствами, зафиксированными в Декларации министров четвертой Конференции на уровне министров Всемирной торговой организации<sup>16</sup> и в

<sup>15</sup> Доклад Международной конференции по финансированию развития, Монтеррей, Мексика, 18–22 марта 2002 года (издание Организации Объединенных Наций, в продаже под № R.02.II.A.7), глава I, резолюция 1, приложение.

<sup>16</sup> См. A/C.2/56/7, приложение.



правилах Всемирной торговой организации, на Дохинском раунде торговых переговоров, посвященном вопросам развития, следует уделить пристальное внимание потребностям и интересам развивающихся стран, включая развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита. С учетом все большего роста торговли по линии Юг-Юг важными пунктами назначения экспортных товаров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и источниками столь необходимых прямых иностранных инвестиций становятся другие развивающиеся страны.

43. На девятой Конференции министров стран — членов Всемирной торговой организации, состоявшейся в декабре 2013 года на Бали, Индонезия, министры торговли приняли консенсусом пакет деклараций и других документов, включающий Соглашение об упрощении процедур торговли, в котором уточняются и усиливаются соответствующие положения статей V, VIII и X Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года и которое призвано еще более ускорить товарооборот, прохождение и таможенную очистку товаров, в том числе транзитных товаров. Соглашение об упрощении процедур торговли и его своевременное осуществление в контексте «Балийского пакета» имеют важное значение для содействия развитию торговли не имеющих выхода к морю развивающихся стран. В Соглашении содержатся важные положения, предусматривающие оказание технической помощи и создание потенциала для содействия эффективному осуществлению Соглашения развивающимися странами, не имеющими выхода к морю.

44. Конкретные целевые показатели:

*a)* существенное увеличение доли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в мировой торговле с упором на существенный рост их экспорта;

*b)* существенное увеличение, в зависимости от условий, доли экспорта не имеющих выхода к морю развивающихся стран, приходящейся на товары с добавленной стоимостью и продукцию обрабатывающей промышленности, с целью значительной диверсификации их рынков и товаров;

*c)* дальнейшее укрепление экономических и финансовых связей между самими развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и между ними и их соседями по региону с целью постепенного и неуклонного увеличения доли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, во внутрирегиональной торговле;

*d)* предложить государствам-членам учитывать особые потребности и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в ходе любых переговоров по вопросам международной торговли.

45. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, включают:

*a)* разработку национальной стратегии в области торговли с учетом сравнительных преимуществ и региональных и глобальных возможностей;

*b)* интегрирование вопросов торговой политики в национальные стратегии развития;

*c)* создание более благоприятных условий для содействия интеграции деятельности национальных компаний в региональные и глобальные производственно-сбытовые цепочки;

*d)* проведение политики, способствующей более широкому участию национальных компаний, особенно малых и средних предприятий, в международной торговле;

*e)* полное использование двусторонних и региональных соглашений о преференциальной торговле для целей расширения региональной и глобальной интеграции;

*f)* претворение в жизнь стратегий и мер, призванных в значительной степени активизировать усилия по диверсификации экономики и экспорта и увеличению добавленной стоимости.

46. Меры, которые следует принять развивающимся странам транзита, включают:

*a)* стимулирование инвестиций в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в целях укрепления производственного и торгового потенциала этих стран и содействия их участию в механизмах региональной торговли;

*b)* обеспечение расширения доступа на рынки для продукции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, без каких-либо произвольных или необоснованных нетарифных барьеров, не соответствующих правилам Всемирной торговой организации;

*c)* страны транзита и не имеющие выхода к морю развивающиеся страны должны проанализировать конкурентоспособность логистических услуг и затраты на них на основе международно признанных методологий.

47. Меры, которые следует принять партнерам по процессу развития, включают:

*a)* оказание поддержки усилиям не имеющих выхода к морю развивающихся стран, направленным на диверсификацию их экспорта, интеграцию в глобальные и региональные производственно-сбытовые цепочки и обеспечение их эффективного участия в многосторонних торговых переговорах;

*b)* устранение нетарифных мер и сокращение или ликвидация произвольных или необоснованных нетарифных барьеров, т. е. барьеров, не соответствующих правилам Всемирной торговой организации;

*c)* развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и партнеры по процессу развития должны содействовать более эффективной интеграции малых и средних предприятий в международную торговлю, в зависимости от условий, посредством укрепления учреждений, способствующих развитию торговли, усиления конкурентных позиций в торговле, создания возможностей для диалога между частным и государственным секторами, поощрения технической и профессионально-технической подготовки и наращивания потенциала, и налаживания рыночных связей с помощью платформ делового общения;

*d)* содействие распространению и внедрению надлежащих и экологически безопасных технологий на взаимно согласованных условиях, в том числе посредством инвестиций или в рамках проектов сотрудничества, способствующих, в зависимости от условий, диверсификации экономики и устойчивому развитию;

*e)* предложение развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, надлежащей технической помощи и помощи в наращивании потенциала для

завершения процесса их присоединения к Всемирной торговой организации, выполнения своих обязательств и интеграции в многостороннюю систему торговли;

*f)* дальнейшее оказание помощи в торговле развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в соответствии с принципами Всемирной торговой организации.

***b)* Содействие развитию торговли**

48. Нефизические барьеры, задержки и недостатки, которые связаны с пересечением границ и работой портов, в том числе таможенные процедуры и требования о представлении соответствующей документации, неопределенность с логистическими услугами, слабость организационной структуры и повсеместная нехватка кадрового и производственного потенциала, по-прежнему обуславливают высокий уровень транспортных расходов. Этими факторами в первую очередь объясняется сохранение маргинального положения многих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Дальнейшее упорядочение и согласование таможенных и транзитных процедур и формальностей и обеспечение транспарентного и эффективного пограничного режима и координация деятельности учреждений, выдающих разрешение на пересечение границ, должны конкретно и непосредственно способствовать сокращению операционных затрат в связи с торговлей и стимулировать повышение темпов и конкурентоспособности торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с другими странами. Такие меры по содействию развитию торговли помогли бы развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, повысить конкурентоспособность их экспортной продукции и услуг.

49. Кадровый и организационный потенциал во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, неадекватен в ряде сфер деятельности; это касается и потенциала таможенных и пограничных органов, учреждений по вопросам транзитных перевозок, органов, ведущих торговые переговоры и занимающихся осуществлением соглашений о содействии транзитным перевозкам и развитию торговли, включая Соглашение об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации, в результате чего деятельность по их осуществлению остается неэффективной. Оказание технической помощи и повышение качества логистических услуг, связанных с торговыми и транзитными операциями, имеют решающее значение для предоставления развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, возможности в полной мере участвовать в многосторонних торговых переговорах и пользоваться их результатами, эффективно осуществлять стратегии и нормативные положения, направленные на развитие транспорта и торговли и диверсификацию их экспортной базы.

50. Конкретные целевые показатели:

*a)* существенное упрощение и упорядочение процедур пересечения границы с целью сокращения задержек в морских портах и пунктах пересечения границы;

*b)* улучшение транспортной инфраструктуры и повышение ее эффективности с целью сокращения операционных расходов;

*c)* обеспечение того, чтобы все нормативные положения, формальности и процедуры, касающиеся транзитных перевозок, были обновлены и

опубликованы в соответствии с Соглашением об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации.

51. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, включают:

*a)* создание или укрепление, в зависимости от обстоятельств, национальных комитетов содействия развитию торговли с участием всех соответствующих заинтересованных сторон, в том числе частного сектора;

*b)* расширение масштабов и осуществления, среди прочего, таких инициатив по содействию развитию торговли, как проведение досмотров в ходе одной остановки, создание «единых окон» для проверки документов, совершение электронных платежей, а также обеспечение транспарентности и модернизация пограничных пунктов и таможенных служб;

*c)* эффективное внедрение комплексных систем пограничного контроля и стремление там, где это возможно, создать пограничные пункты «одной остановки» совместно с соседними развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, или развивающимися странами транзита, которые позволяли бы сообща выполнять правовые и нормативные требования, с целью сокращения времени проверки на границах, при полном использовании инструментов развития торговли, разработанных международными организациями, для наращивания национального потенциала;

*d)* обеспечение полного и инклюзивного участия частного сектора, в том числе государственно-частных партнерств и ассоциаций предпринимателей-перевозчиков, в осуществлении инициатив и политики в области развития торговли и разработка стратегий и нормативных рамок, необходимых для поощрения участия частного сектора.

52. Меры, которые следует принять развивающимся странам транзита, включают:

*a)* обеспечение того, чтобы инициативы по содействию развитию торговли, включая Соглашение об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации, разрабатывались и осуществлялись во всех соответствующих областях совместно с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю;

*b)* продолжение усилий по согласованию, упрощению и стандартизации правил, требований к документации и пограничных и таможенных процедур; укрепление трансграничного взаимодействия и сотрудничества между таможенными и пограничными учреждениями; содействие использованию электронных процессов (электронных операций), представлению таможенных деклараций до прибытия грузов, использованию в ходе проверок систем управления рисками для сокращения числа физических инспекций, а также систем уполномоченного экономического оператора; повышение транспарентности, предсказуемости и последовательности таможенной деятельности; и создание, в зависимости от условий, пограничных пунктов «одной остановки», совместных пунктов таможенного контроля и инспекции в местах пересечения границы и других структур комплексного пограничного контроля на границах с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю;

*c)* обмен передовым опытом в области таможенного и пограничного контроля и управления коридорами и в области осуществления стратегий

содействия развитию торговли на глобальном, региональном и суб-региональном уровнях и по линии Юг-Юг, в том числе в частном секторе;

*d)* полное использование инструментов содействия развитию торговли, разработанных международными организациями, в целях наращивания национального потенциала и обеспечения безопасной и надежной перевозки товаров через границы посредством, в частности, эффективного осуществления действующих международных стандартов и передовой практики в сфере таможенного транзита и охраны и безопасности транспортных цепочек;

*e)* обеспечение транспарентности правил и нормативных актов, касающихся пересечения границ, таможенной очистки и транзитных перевозок, взимаемых при этом сборов и платежей, и применение недискриминационного подхода, с тем чтобы развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, гарантировалась свобода транзитной перевозки товаров.

53. Меры, которые следует принять партнерам по процессу развития, включают:

*a)* оказание не имеющим выхода к морю развивающимся странам и развивающимся странам транзита поддержки в области содействия развитию торговли в соответствии с Соглашением об упрощении процедур торговли, которое было принято консенсусом на Бали, Индонезия, в декабре 2013 года на девятой Конференции министров стран — членов Всемирной торговой организации, и поощрение международных организаций к предоставлению не имеющим выхода к морю развивающимся странам помощи в проведении ими оценки своих потребностей, связанных с осуществлением этого Соглашения и соответствующих мер по содействию развитию торговли;

*b)* содействие мероприятиям, в том числе мероприятиям по содействию развитию торговли, направленным на упрощение, рационализацию, стандартизацию и согласование процедур импорта и экспорта, а также таможенных процедур;

*c)* поощрение обмена информацией об опыте и передовой практике в области содействия развитию торговли с целью создания условий, позволяющих применять многострановые режимы гарантий таможенного транзита, посредством осуществления либо международных соглашений о транзитных перевозках, либо функциональных региональных соглашений;

*d)* содействие укреплению кадрового потенциала, в том числе осуществление программ профессиональной подготовки в сферах таможенного и пограничного контроля и перевозок;

*e)* поощрение предоставления региональной помощи в интересах развития торговли с целью содействия торговой интеграции между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита.

#### **Приоритетное направление 4: Региональная интеграция и сотрудничество**

54. Непременным условием укрепления связей в сферах транспорта, энергетики и информационно-коммуникационных технологий является тесное сотрудничество со странами транзита. Существенное воздействие на внешнюю торговлю развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, оказывают

осуществляемые стратегии в области инфраструктуры, торговли и правового регулирования, а также политическая стабильность соседних стран. Затраты, связанные с выходом на международные рынки не имеющих выхода к морю развивающихся стран, зависят от географического положения, политики, инфраструктуры и административных процедур не только самих этих стран, но и их соседей. Так, региональная интеграция и последовательная и согласованная региональная политика открывают возможности для укрепления связей в области транзитных перевозок и обеспечивают расширение внутрорегиональной торговли, проведение общей нормативной политики, сотрудничество пограничных органов и согласование таможенных процедур в интересах развития региональных рынков.

55. Необходимо развивать полноценную региональную интеграцию, охватывая ею сотрудничество между странами в большем числе областей, не ограничиваясь торговлей и содействием ее развитию, распространяя ее на сферу инвестиций, исследований и разработок и политику, направленную на ускорение регионального промышленного развития и региональных связей. Такой подход позволит сделать структурные преобразования и экономический рост в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, более конкретной целью и средством коллективной привязки регионов к мировым рынкам. Он позволит повысить конкурентоспособность и расширить возможность максимально пользоваться благами глобализации. Для того, чтобы сотрудничающие партнеры могли применять опыт друг друга, важное значение имеет документирование и обмен и распространение передовой практики.

56. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, включают:

*a)* содействие развитию региональной интеграции через укрепление региональной торговли, транспорта, сетей связи и энергоснабжения;

*b)* содействие согласованию региональных стратегий с целью усиления синергического эффекта, повышения конкурентоспособности на региональном уровне и укрепления региональных производственно-сбытовых цепочек;

*c)* содействие расширению участия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в двусторонних и региональных интеграционных системах.

57. Меры, которые следует принять развивающимся странам транзита, включают оказание содействия углублению региональной интеграции через поступательное развитие региональной инфраструктуры, разработку мер по содействию развитию торговли и региональных торговых соглашений, включая создание эффективных и действенных систем таможенных гарантий, с целью содействия не имеющим выхода к морю развивающимся странам в преодолении препятствий, связанных с отсутствием выхода к морю.

58. Меры, которые следует принять партнерам по процессу развития, включают:

*a)* содействие усилиям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и их партнеров по транзитным перевозкам по углублению региональной интеграции через разработку и осуществление ключевых региональных транспортных проектов и региональных соглашений в области перевозок, предусматривающих передвижение пассажиров и перемещение товаров через границу;

- b) содействие текущим процессам региональной интеграции с участием развивающихся стран, не имеющих выхода к морю;
- c) обмен передовой практикой в вопросах содействия региональной интеграции.

#### **Приоритетное направление 5: Структурная экономическая перестройка**

59. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему зависят от небольшого ассортимента экспортных сырьевых товаров, которые зачастую характеризуются низким уровнем добавленной стоимости. Поэтому для того, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могли в полной мере использовать свой экспортный и торговый потенциал, важно принять меры, которые могли бы способствовать структурным экономическим преобразованиям, способным уменьшить негативные последствия их неблагоприятного географического положения и внешних потрясений, содействовать созданию рабочих мест и в конечном итоге искоренению нищеты и привести к инклюзивному и устойчивому росту и развитию. Увеличение добавленной стоимости и диверсификация экономики играют ключевую роль в таких структурных экономических преобразованиях. Не менее важное значение для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имеет наращивание организационного потенциала и развитие людских ресурсов.

60. Повышение производственного потенциала обрабатывающих отраслей в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, включая их вклад в региональные и глобальные производственно-сбытовые цепочки, может способствовать достижению триединой цели — созданию более высоко оплачиваемых рабочих мест, повышению доходов и сокращению доли экспорта сырьевых товаров. Особенно важное значение для не имеющих выхода к морю развивающихся стран имеют экспортные товары с более высокой добавленной стоимостью и малой массой. В этой связи следует уделять надлежащее внимание развитию обрабатывающей промышленности, сельского хозяйства и сектора услуг, включая, в зависимости от национальных условий, финансовую сферу, информационно-коммуникационные технологии и туризм. Туризм способен играть серьезную роль в развитии экономического сектора, обеспечивая занятость и будучи источником иностранной валюты.

61. Важную роль в обеспечении структурных преобразований экономики, развитии производственного потенциала и повышении уровня добавленной стоимости играют наука, техника и инновации. Для упрощения доступа к ним необходимы стимулирующие национальные стратегии, международная поддержка и прямые иностранные инвестиции, а самим развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в целях устойчивого развития следует поощрять инвестиции в науку, технику и инновации.

62. Частный сектор способствует экономическому росту и сокращению масштабов нищеты благодаря наращиванию производственного потенциала, созданию достойных рабочих мест, поощрению инноваций, диверсификации экономики и усилению конкуренции. В развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, частный сектор активно участвует в деятельности, связанной с транзитными перевозками и содействием развитию торговли, в том числе в качестве продавцов, грузовых экспедиторов, страховщиков и перевозчиков, и является источником налоговых поступлений и внутренних инвестиций и партнером для прямых иностранных инвестиций. Важную роль в развитии

инфраструктуры играют партнерства между государственным и частным секторами.

63. Конкретные целевые показатели:

*a)* повышение уровня добавленной стоимости в обрабатывающем и сельскохозяйственном секторах в целях достижения инклюзивного роста и устойчивого развития;

*b)* расширение диверсификации экономики и экспорта;

*c)* содействие достижению роста в секторе услуг, в том числе за счет развития туризма, с целью повышения его вклада в национальную экономику;

*d)* поощрение притока прямых иностранных инвестиций в сектора, образующие высокую добавленную стоимость.

64. Меры, которые следует принять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, включают:

*a)* разработку стратегии структурных преобразований, предусматривающую улучшение положения дел в области науки, техники и инноваций, диверсификацию экспорта и повышение производительности, эффективности и конкурентоспособности в сельском хозяйстве, обрабатывающей промышленности и секторе услуг, в том числе в сфере туризма;

*b)* поощрение инновационных решений, предпринимательства и применения современных и эффективных с точки зрения затрат технологий, адаптированных к местным условиям, особенно в таких областях, как сельское хозяйство, транспорт, информация и коммуникации, финансы, энергетика, здравоохранение, водоснабжение и санитария и образование, а также налаживание эффективных партнерских отношений между государственным и частным секторами;

*c)* создание адекватного, жизнеспособного и конкурентоспособного производственного потенциала в промышленности, сельском хозяйстве и секторе услуг;

*d)* содействие привлечению более диверсифицированных прямых иностранных инвестиций за счет создания стимулирующих условий с целью повышения добавленной стоимости, укрепления производственного потенциала и инфраструктуры транзитных перевозок и установления отсутствующих связей между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, в рамках региональной сети;

*e)* принятие мер по модернизации сектора услуг путем укрепления связей между финансовыми посредниками, креативными отраслями и бизнесом и сферой правовых и технических услуг;

*f)* создание промышленных кластеров, например особых экспортных зон и региональных центров передового опыта, в целях укрепления информационных сетей и связей между компаниями;

*g)* уделение приоритетного внимания развитию частного сектора, в частности его малых и средних предприятий;

*h)* разработка политики индустриализации, учитывающей потребность в расширении доступа к финансовым ресурсам, предусматривающей развитие соответствующего кадрового потенциала и стимулирование инвестиций во



вспомогательную экономическую инфраструктуру в качестве пути к дальнейшему укреплению частного сектора;

*i)* более эффективное проведение, в соответствующих случаях, политики в области конкуренции, которая способствует деловой активности и дальнейшему укреплению вспомогательной нормативно-правовой базы, и создание макроэкономических условий и систем, стимулирующих развитие частного сектора;

*j)* использование возможностей Международного аналитического центра по вопросам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для обмена опытом, наработками, исследовательскими и другими ресурсами в вопросах, касающихся торговли, транзита, транспорта и создания потенциала, между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю. Таким странам, если они еще не сделали этого, следует ратифицировать Многостороннее соглашение о создании Международного аналитического центра для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

65. Меры, которые следует принять партнерам по процессу развития, включают:

*a)* поддержку усилий не имеющих выхода к морю развивающихся стран по увеличению их производственного потенциала и диверсификации экономики;

*b)* содействие усилиям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в области обмена инновационными технологиями, научными знаниями и техническими наработками и передовым опытом;

*c)* поддержку усилий не имеющих выхода к морю развивающихся стран по увеличению добавленной стоимости своей сельскохозяйственной и промышленной продукции;

*d)* оказание развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, поддержки в создании организационного и кадрового потенциала с целью укрепления их способности привлекать прямые иностранные инвестиции в сектора, создающие высокую добавленную стоимость, и вести переговоры о получении средств за счет ответственного инвестирования;

*e)* оказание развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, поддержки в создании эффективных партнерств, необходимых для развития потенциала, обеспечения устойчивости и повышения качества, а также для развития отдельных секторов, включая развитие туризма;

*f)* оказание поддержки развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в повышении уровня их защищенности, создании потенциала для эффективного реагирования на внешние потрясения и в решении своих особых проблем в сфере предложения.

#### **Приоритетное направление 6: Средства осуществления**

66. Основную ответственность за обеспечение своего развития и прогресса несут сами страны. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны предпринимают шаги по мобилизации внутренних ресурсов на цели развития инфраструктуры и создания транзитных объектов, а также обеспечения общего социально-экономического развития. Однако в стремлении добиться устойчивого роста и устойчивого развития развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с серьезными проблемами, которыми,

среди прочих, являются дефицит финансовых ресурсов и трудности, связанные с техническими возможностями и наращиванием потенциала. Поэтому для эффективного осуществления Венской программы действий не имеющим выхода к морю развивающимся странам и их соседним странам транзита нужно провести эффективную мобилизацию требуемых внутренних и внешних ресурсов.

67. Необходимо обеспечить оказание партнерами по процессу развития в дополнение к усилиям, прилагаемым развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, содействия в создании и обслуживании эффективных систем транзитных перевозок, интеграции в мировую экономику, осуществлении структурных преобразований в экономике и наращивании их производственного потенциала. Поэтому партнерам по процессу развития предлагается оказывать в надлежащих случаях адресную техническую и финансовую помощь в осуществлении конкретных мероприятий, перечисленных в Венской программе действий. Партнеры по процессу развития должны также поощрять инвестиции частного сектора в не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, которые осуществляют Программу действий.

68. Одним из главных источников внешнего финансирования для многих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по-прежнему является официальная помощь в целях развития. Важно безотлагательно выполнить существующие обязательства по выделению официальной помощи в целях развития и в полной мере учитывать при оказании такой помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, специфические особенности каждой страны. Партнерам по процессу развития и многосторонним организациям надлежит играть важнейшую роль в поддержании усилий развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по обеспечению устойчивого развития и ликвидации нищеты.

69. Инициатива по оказанию помощи в торговле играет ключевую роль в содействии наращиванию потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в разработке торговой политики, осуществлении мер по содействию развитию торговли и развитию торговой инфраструктуры в целях повышения конкурентоспособности продукции этих стран на экспортных рынках. Осуществление инициативы по оказанию помощи в торговле в сочетании с проведением взаимодополняющей политики способствует снижению уровня торговых издержек, созданию дополнительных объектов инфраструктуры, повышению качества пограничных структур и регламентационных процессов и наращиванию потенциала. Инициатива по оказанию помощи в торговле наряду с приверженностью развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, необходимым реформам играет также важную роль в интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в глобальные и региональные производственно-сбытовые цепочки и в упрочении их позиций в этих цепочках.

70. Сотрудничество Юг-Юг должно не подменять собой, а дополнять сотрудничество Север-Юг. Сотрудничество Юг-Юг и трехстороннее сотрудничество должны также играть соответствующую роль в активизации роста и развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а также развивающихся стран транзита, внося надлежащий вклад в обмен передовыми практическими методами, наращивание кадрового и производственного потенциала, оказание финансовой и технической помощи и передачу технологий на взаимно согласованных условиях.

71. Осуществление Венской программы действий потребует также принятия организациями и органами системы Организацией Объединенных Наций, соответствующими международными организациями, такими как Всемирный банк, региональные банки развития, Всемирная торговая организация, Всемирная таможенная организация, общие фонды для сырьевых товаров, организации региональной экономической интеграции и другие соответствующие региональные и субрегиональные организации, индивидуальных и согласованных мер. Этим организациям предлагается, действуя в рамках их соответствующих мандатов, уделять первоочередное внимание поступающим от развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, просьбам об оказании технической помощи и содействия в наращивании потенциала в ходе согласованного и последовательного выполнения Программы действий.

72. Частному сектору также надлежит играть решающую роль в выполнении Венской программы действий, в частности по линии прямых иностранных инвестиций, например посредством наращивания и укрепления производственного потенциала, расширения экспорта, передачи технологий на взаимно согласованных условиях, распространения производственных ноу-хау, управленческих навыков и капитала, создания богатства, открытия новых рынков для товаров и услуг с высокой долей добавленной стоимости и создания новых рабочих мест. Прямые иностранные инвестиции также могут играть ключевую роль в развитии инфраструктуры, лежащей в основе всей экономической деятельности.

#### **VI. Осуществление, последующая деятельность и обзор**

73. Необходимо обеспечить проведение на национальном, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях мероприятий по осуществлению, последующей деятельности и обзору. Последующая деятельность и обзор должны носить постоянный характер и быть направлены на укрепление партнерских связей и взаимной подотчетности на всех уровнях и всеми участниками.

74. На национальном уровне правительствам предлагается интегрировать положения Венской программы действий в свои национальные и отраслевые стратегии развития для обеспечения их эффективного выполнения. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита рекомендуется учредить при необходимости национальные координационные механизмы. В деятельности по контролю и обзору должны принимать надлежащее участие все соответствующие заинтересованные стороны.

75. На субрегиональном и региональном уровнях деятельность по контролю и обзору должна вестись в рамках существующих межправительственных процессов. Региональным и субрегиональным организациям, включая региональные экономические сообщества и региональные банки развития, предлагается в координации с Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам и региональными комиссиями и в соответствии с существующими мандатами включить мероприятия по осуществлению Венской программы действий в свои соответствующие программы. Региональным комиссиям рекомендуется представлять аналитические доклады о ходе осуществления Программы действий. Соответствующие региональные и субрегиональные организации и

частный сектор должны принимать активное участие в заседаниях региональных комиссий по этому вопросу.

76. На глобальном уровне Генеральная Ассамблея должна проводить обзоры хода осуществления Венской программы действий на основе докладов Генерального секретаря. Руководящим органам организаций системы Организации Объединенных Наций предлагается включить мероприятия по осуществлению Программы действий в свои программы работы и при необходимости проводить секторальные и тематические обзоры Программы действий. При проведении обзоров на глобальном уровне следует привлекать частный сектор.

77. В соответствии с мандатом Генеральной Ассамблеи Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам будет обеспечивать координацию последующих мероприятий по осуществлению Венской программы действий, эффективное наблюдение за ее осуществлением и подготовку соответствующей отчетности, а также проводить информационно-разъяснительную работу на национальном, региональном и глобальном уровнях. Канцелярия Высокого представителя должна в сотрудничестве с другими заинтересованными сторонами и в соответствии со своими существующими мандатами заниматься разработкой соответствующих показателей для количественного измерения прогресса в ходе осуществления Программы действий в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

78. Генеральной Ассамблее предлагается рассмотреть возможность проведения на высоком уровне всеобъемлющего среднесрочного обзора хода осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов. Ассамблее также предлагается рассмотреть возможность проведения ближе к концу десятилетия третьей Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, для всеобъемлющей оценки хода осуществления настоящей Программы действий и принятия решения в отношении последующих мер.