

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: General
7 August 2015
Russian
Original: English

Семидесятая сессия

Пункт 23(b) предварительной повестки дня*

**Группы стран, находящихся в особой ситуации:
последующая деятельность по итогам второй
конференции Организации Объединенных Наций
по развивающимся странам, не имеющим выхода
к морю**

**Осуществление Венской программы действий
для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю,
на десятилетие 2014–2024 годов**

Доклад Генерального секретаря

Резюме

Настоящий доклад представляется во исполнение резолюции 69/232, в которой Генеральная Ассамблея обратилась к Генеральному секретарю с просьбой представить на ее семидесятой сессии доклад об осуществлении Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов. В докладе содержится обзор прогресса, достигнутого до настоящего времени, и излагаются инициативы и мероприятия, осуществляемые государствами-членами, соответствующими учреждениями системы Организации Объединенных Наций, а также другими региональными и международными организациями в рамках выполнения Программы действий, а в заключение представляется ряд рекомендаций.

* A/70/150.



I. Введение

1. Венская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов была принята на второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и была утверждена Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 69/137 в декабре 2014 года. Эта перспективная программа, ориентированная на практические результаты, пришла на смену 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» в качестве плана развития для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на следующее десятилетие. Она свидетельствует о решимости международного сообщества оказывать содействие всем 32 не имеющим выхода к морю развивающимся странам в деле преодоления серьезных проблем, которые связаны с отсутствием выхода к морю, удаленным положением и географической изолированностью, путем осуществления мероприятий в рамках следующих шести приоритетных направлений деятельности: основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок, развитие и эксплуатация инфраструктуры, международная торговля и содействие развитию торговли, региональная интеграция и сотрудничество, структурная экономическая перестройка и средства осуществления.

2. В настоящем докладе впервые приводится обзор хода осуществления Венской программы действий с уделением особого внимания ключевым приоритетным областям и мероприятиям, осуществляемым с участием всех соответствующих заинтересованных сторон. В нем содержится анализ хода осуществления Программы по шести приоритетным областям, который служит своего рода точкой отсчета для оценки будущих результатов. В конце доклада содержатся рекомендации, касающиеся политики, и приложение со статистическими данными.

II. Обзор проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и социально-экономической ситуации в этих странах

3. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются со структурными проблемами, которые прямо или косвенно связаны с их неблагоприятным географическим положением, препятствующим их полноценному участию в глобальных производственных сетях и обуславливающим их изоляцию от мировых рынков. Из-за того, что они находятся далеко от моря, эти страны несут гораздо большие расходы на транспортное обслуживание и операционные издержки, что усиливает их невыгодное положение по сравнению с другими развивающимися странами. Их особые проблемы лишь усугубляются плохо развитой инфраструктурой, низким уровнем развития информационно-коммуникационных технологий и серьезными проблемами в плане доступа к энергетическим ресурсам. Кроме того, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, обладают низким производственным потенциалом, что ограничивает их способность сколь-либо заметно увеличивать стоимость своего экс-

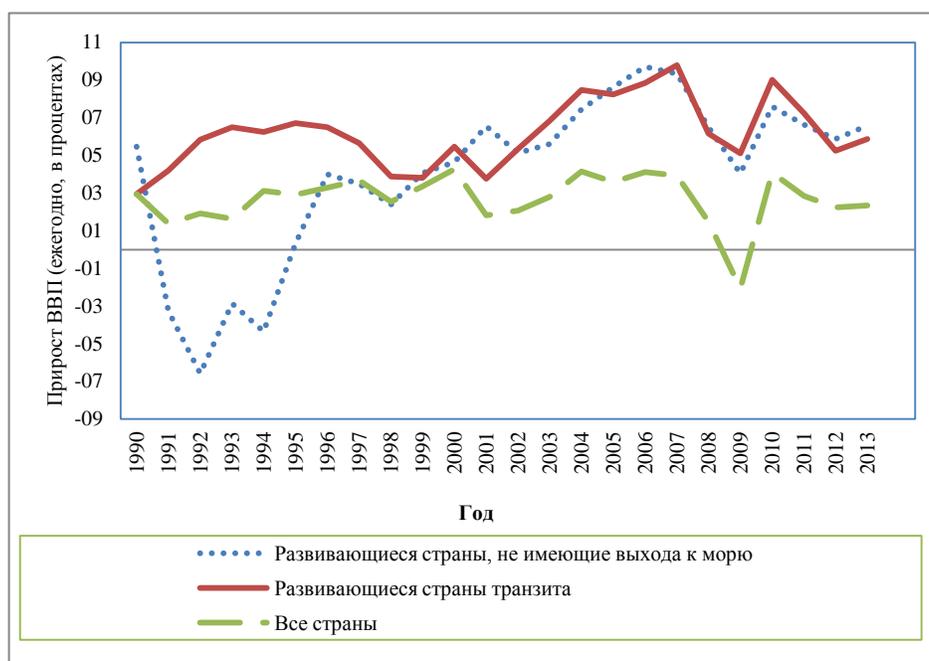
порта и диверсифицировать свою продукцию и рынки, а также серьезно ограничивает перспективы их роста и развития.

4. Несмотря на эти трудности, последние десять лет можно охарактеризовать как период общего улучшения макроэкономических показателей большинства стран этой категории. В некоторых странах, таких как Эфиопия, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Узбекистан, динамичный рост был обеспечен благодаря осуществлению стратегий экономического роста при ведущей роли государственного сектора. В рамках этих стратегий основное внимание уделялось обеспечению высокого уровня государственных инвестиций, роста частного потребления и устойчивого притока прямых иностранных инвестиций.

5. В 2013 году средние темпы ежегодного прироста валового внутреннего продукта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, несколько возросли и составили 6,6 процента против 5,9 процента в 2012 году. Однако между самими этими странами наблюдались большие различия. В трети стран ежегодные темпы прироста валового внутреннего продукта (ВВП) превысили 7 процентов, в то время как в 12 странах эти темпы составили 4–7 процента, а в оставшихся 9 странах темпы роста были ниже 4 процентов. Если говорить о дальнейших перспективах, то с учетом того, что концентрация энергоносителей в структуре экспорта этих стран является очень высокой (в среднем 56 процентов), снижение мировых цен на эти ресурсы может отрицательно сказаться на средних темпах их экономического роста.

Рис. I

Темпы прироста валового внутреннего продукта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (процентов в год)



Источник: на основе данных Всемирного банка.

6. Несмотря на то что в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в течение последних десяти лет отмечались в целом хорошие ежегодные показатели экономического роста, эти страны относятся к числу беднейших развивающихся стран. В 2013 году показатели ВВП на душу населения в этих странах составляли лишь около 32 процентов от среднемирового показателя. Что касается развивающихся стран транзита, то их ВВП на душу населения за тот же год был меньше приблизительно на 1700 долл. США. Кроме того, анализ имеющихся данных показал, что три из пяти беднейших стран мира (по показателю ВВП на душу населения) являются развивающимися странами, не имеющими выхода к морю. Кроме того, в период с 2003 по 2012 год треть населения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, жила менее чем на 1,25 долл. США в день (в пересчете по паритету покупательной способности). В некоторых странах средние показатели уровня нищеты за тот же период превысили 60 процентов.

7. Кроме того, согласно индексу развития человеческого потенциала за 2013 год (комплексный показатель, в состав которого входит ожидаемая продолжительность жизни, уровень образования и дохода), развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, относятся к числу стран с самым низким уровнем развития человеческого потенциала. В 2013 году из 15 стран с самым низким показателем развития человеческого потенциала 8 стран были развивающимися странами, не имеющими выхода к морю. Среди этих стран также наблюдались очень большие различия. В то время как средние значения индекса развития человеческого потенциала составляли 0,56, самый высокий показатель по группе составлял 0,76, а самый низкий — 0,34.

8. На странах, не имеющих выхода к морю, также отрицательно сказываются высокие торговые издержки, в два раза превышающие издержки развивающихся стран транзита. Важными факторами, определяющими способность страны в полной мере участвовать в мировой экономической деятельности, являются реальные торговые издержки, в том числе транспортные расходы и прочие затраты, связанные с внешнеэкономической деятельностью. Поэтому неудивительно, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются, как правило, с большими трудностями в связи с расширением внешнеторговой деятельности по сравнению с прибрежными странами. По оценкам, доля этих стран в общемировом экспорте составляла лишь 1,2 процента в 2014 году, в то время как аналогичный показатель в целом по всем развивающимся странам (за исключением Китая) составлял 33 процента.

9. Ресурсы для инвестирования в большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, поступают преимущественно из зарубежных стран, главным образом в виде официальной помощи в целях развития (ОПР), прямых иностранных инвестиций и денежных переводов. Поэтому одной из серьезных проблем является то, что чистый объем ОПР в процентной доле от валового национального дохода (ВНД) продолжает сокращаться. В период 2003–2013 годов средние показатели чистого объема ОПР сократились примерно с 8,2 до 3,5 процента. По сравнению с тем же периодом объем прямых иностранных инвестиций значительно увеличился, хотя с 2011 года наблюдается отрицательная динамика. Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, все большее значение имеют личные денежные переводы. Однако в 2013 году объем таких переводов сократился на 12 процентов.

10. Кроме того, совокупный объем внешней задолженности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в виде процентной доли от валового национального дохода несколько увеличился в 2013 году по сравнению с 2011 годом, в среднем с 42,8 до 43,5 процента, а аналогичный показатель по развивающимся странам транзита увеличился в среднем с 27,1 до 27,9 процента. Хотя внешние заимствования той или иной страны помогают покрывать разницу между внутренними сбережениями и инвестициями, они могут также приводить к большей неопределенности в отношении мер и стратегий, к которым могут прибегать правительства для выполнения своих обязательств по обслуживанию долга.

III. Ход осуществления приоритетных задач Венской программы действий

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

11. Первая конкретная задача заключается в том, чтобы сократить время пребывания в транспортных коридорах, с тем чтобы транзитные грузы за сутки перемещались на расстояние в 300–400 км. В настоящее время отсутствуют регулярно обновляемые данные по всем регионам, которые позволили бы обеспечить тщательный контроль за выполнением этой конкретной задачи, за исключением данных, полученных в рамках Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, которые представлены в таблице 1. Согласно этим данным соответствующая цель была достигнута по всем транспортным коридорам в Центральной Азии.

Таблица 1

Продолжительность пребывания в транспортных коридорах региона Центральной Азии в 2013 году (км. в сутки)

	<i>Скорость движения в транспортном коридоре с учетом задержек</i>
В целом по региону	624
Коридор 1 (между Российской Федерацией и Китаем через Казахстан и Кыргызстан)	672
Коридор 2 (между Азербайджаном, Китаем, Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном)	576
Коридор 3 (между Афганистаном, Казахстаном, Кыргызстаном, Российской Федерацией, Таджикистаном, Туркменистаном и Узбекистаном)	528
Коридор 4 (между Российской Федерацией и Восточной Азией через Китай и Монголию)	360
Коридор 5 (между Афганистаном, Китаем, Кыргызстаном, Пакистаном и Таджикистаном)	432

Источник: Азиатский банк развития.

12. По данным издания Всемирного банка под названием «Цены и затраты на перевозку», которое было опубликовано в 2009 году, скорость транзитных перевозок от морского порта до пункта окончательного назначения в большинстве коридоров была гораздо ниже 300–400 км в сутки. В среднем скорость транзитных перевозок составляла от 144 км в сутки в странах Западной и Центральной Африки, 192 км в сутки в странах Восточной Африки и 288 км в сутки в странах южной части Африки.

13. Индекс функционирования логистической цепочки является важным показателем для отслеживания достижения второй конкретной цели: сократить затраты времени, связанные с пересечением границ. В состав этого индекса входят показатели по шести областям, которые связаны с торговлей, в частности эффективность работы таможенных органов, качество инфраструктуры и своевременность поставок. Значения как индекса в целом, так и каждого из его компонентов ниже для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, чем для развивающихся стран транзита (см. таблицу 2).

Таблица 2

Средние показатели индекса функционирования логистической цепочки (2014 год)

	Компоненты индекса функционирования логистической цепочки						
	Общее значение индекса функционирования логистической цепочки	Таможенные органы	Инфраструктура	Международные поставки	Качество и функционирование логистической системы	Выявление и отслеживание	Своевременность
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	2,49	2,35	2,31	2,51	2,45	2,47	2,83
Развивающиеся страны транзита	2,69	2,45	2,51	2,70	2,63	2,74	3,10

Источник: Всемирный банк.

14. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита осуществляли инициативы, направленные на ускорение процедур пересечения границ, включая инициативы по созданию универсальных пограничных пунктов, электронных механизмов «одного окна», экспериментальное применение в странах — членах Организации черноморского экономического сотрудничества разрешений на транзит, использование книжек МДП, внедрение автоматической системы обработки таможенных данных, а также региональной системы страхования транспортных средств третьей стороной. Несмотря на эти инициативы, необходимо приложить дополнительные усилия для повышения эффективности перемещения товаров через границы за счет результативного осуществления существующих программ и новых инициатив.

15. Третьей конкретной целью является сокращение времени, которое тратится в интермодальных узлах, то есть в пунктах перевалки грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт, а также с водного на железнодорожный или автомобильный транспорт. Для оценки результатов в связи с этой конкретной целью отсутствуют регулярно обновляемые данные. Те данные, кото-

рые имеются, были получены в рамках отдельных исследований и не охватывают все развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Согласно исследованию, которое провел Всемирный банк в 2012 году в отношении стран Африки, время простоя грузов в большинстве портов (за исключением Дурбана, Южная Африка, и Момбасы, Кения) составляло в среднем почти 20 дней, в то время как для большинства крупных портов Восточной Азии и Европы этот показатель составлял 4 дня. Для сокращения времени простоя в портах необходимо предпринять дополнительные усилия; кроме того, необходимо собирать и регулярно обновлять информацию, касающуюся достижения этой конкретной цели.

16. В Венской программе действий содержится призыв к развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита присоединиться к соответствующим международным, региональным и субрегиональным конвенциям и ратифицировать их. Нынешняя ситуация с ратификацией указанных в таблице 3 отдельных важных международно-правовых документов упомянутыми странами свидетельствует о необходимости добиться увеличения числа ратификаций, с тем чтобы в полной мере осуществить мероприятия в этой приоритетной области.

Таблица 3

Присоединение развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита к отдельным конвенциям Организации Объединенных Наций и их ратификация этими странами по состоянию на 30 июня 2015 года

<i>Конвенция</i>	<i>Число развивающихся стран, не имеющих выхода к морю</i>	<i>Число стран транзита</i>
Конвенция о дорожном движении (1968 год)	13	13
Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год)	8	10
Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 год)	11	5
Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей (1956 год)	6	3
Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (1972 год)	6	3
Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (1982 год)	11	3
Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (1956 год)	10	2
Протокол о поправках к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (1999 год)	16	20
Соглашение Всемирной торговой организации по упрощению торговых процедур	1*	0

Источник: Европейская экономическая комиссия, Всемирная таможенная организация и Всемирная торговая организация (ВТО).

* 6 августа 2015 года ратифицирована второй развивающейся страной, не имеющей выхода к морю.

В. Приоритетное направление 2: развитие и эксплуатация инфраструктуры

17. Основное внимание в рамках этого приоритетного направления уделяется транспортной, энергетической и информационно-коммуникационной инфраструктуре.

18. Последние из имеющихся данных о дорожной инфраструктуре, представленные в таблице 2 приложения, свидетельствуют о том, что в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, дорожная сеть менее развита по сравнению с соседними странами транзита. Эти страны уже предприняли значительные усилия, направленные на расширение и модернизацию их дорожно-транспортной инфраструктуры, однако их необходимо активизировать.

19. Данные о железнодорожной инфраструктуре в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, свидетельствует о расширении сети железных дорог в 7 странах в период с 2009 по 2013 годы, однако этот показатель остается на прежнем уровне или сократился в 12 странах. В тех случаях, когда это возможно, необходимо создавать или модернизировать железнодорожные сети, поскольку железнодорожные перевозки являются более экономичными и отвечают экспортным потребностям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, при этом для них также характерен более низкий уровень выбросов углерода и перегруженности, чем для автотранспортных перевозок.

20. Сеть азиатских автомобильных дорог состоит из 143 000 км стандартных дорог, проходящих по территории 32 азиатских стран с выходами в Европу. Примерно 29 процентов этой дорожной сети относятся к категории III. У таких дорог имеется две или одна полоса движения, и они не имеют твердого покрытия на всем своей протяжении. В Латинской Америке дорожная сеть развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, нуждается в модернизации. В Африке некоторые важные участки трансафриканской автомагистрали, общая протяженность которой в рамках девяти коридоров составляет 54 120 км, по-прежнему не введены в эксплуатацию, при этом вдоль них пролегают дороги, которые считаются непроходимыми или опасными после дождей или песчаных бурь или из-за скопления камней и песка. В Африке насчитывается более 26 362 км недостроенных участков сети железных дорог, а в сети трансасиатских железных дорог протяженность недостроенных участков составляет более 10 500 километров. В целях улучшения сообщаемости транспортных систем в этих регионах необходимо завершить работу на таких участках автомобильных и железных дорог в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

21. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, отстают от других групп стран в плане обеспечения доступа к энергии. В 2010 году средняя доля населения, имеющего доступ к электроэнергии, в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, составляла 42 процента по сравнению с 73 процентами в развивающихся странах транзита и 81 процентом в мире в целом. Дальнейшая разбивка данных по категориям сельских и городских районов показала, что доступ к электроэнергии имели около 74 процентов городского населения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в то время как в сельских районах этот показатель составлял 33 процента. Разбивка данных показывает, что более чем в трети развивающихся стран, не имеющих вы-

хода к морю, доступ к электроэнергии имеют менее 17 процентов населения. Для расширения доступа к надежным и современным услугам в области энергетики в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю требуются дополнительные усилия.

22. В Венской программе действий содержится призыв к развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, разработать национальную политику обеспечения широкополосной связи. Согласно докладу Комиссии по вопросам широкополосной связи в интересах цифрового развития, подготовленному в 2014 году, такую политику разработали примерно 70 процентов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Государствам, которые еще не сделали этого, следует разработать такую политику и принять меры к обеспечению ее выполнения в полном объеме.

23. В течение последнего десятилетия в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, отмечалось значительное расширение масштабов использования информационно-коммуникационных технологий, в частности мобильной связи, число абонентов которой выросло в двадцать раз. Однако, несмотря на общее постепенное расширение доступа к Интернету, в большинстве развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, доля тех, кто имеет к нему доступ, по-прежнему остается на низком уровне, и в 2013 году Интернетом могли пользоваться в среднем лишь 20 человек из 100. За указанным средним показателем скрывается значительное неравенство между странами, поскольку самый высокий показатель числа пользователей составляет 61,2 человека из 100 по сравнению с самым низким показателем в 1,3 человека. Ограниченный доступ к широкополосной связи и компьютерам, высокие цены и ненадежность энергоснабжения препятствуют получению доступа к Интернету. Для того чтобы значительно продвинуться вперед на пути к достижению конкретной цели обеспечения открытого доступа к Интернету по доступной цене для всех, необходимо активизировать усилия по модернизации необходимой инфраструктуры и разработке соответствующей политики и нормативной базы.

24. Для эффективного осуществления Венской программы действий для наименее развитых стран важное значение имеет устранение существующего отставания в развитии инфраструктуры развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, от развивающихся стран транзита. Это потребует финансовых ресурсов из всех источников, включая государственные и частные источники, партнерства между государственным и частным секторами, официальную помощь в целях развития и новаторские источники. Данные и результаты анализа, проведенного Экономической комиссией для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), указывают на то, что нынешнего объема государственных и частных инвестиций в инфраструктуру в регионе не достаточно для создания инфраструктуры, необходимой для обеспечения устойчивого развития стран региона. По оценкам ЭКЛАК, в период 2012–2020 годов каждая страна региона должна на ежегодной основе инвестировать средства в размере 6,2 процента от ее ВВП для удовлетворения своих потребностей в области развития инфраструктуры. Однако по предварительным данным о государственных и частных инвестициях в инфраструктуру, в течение последних десяти лет на эти цели в среднем выделялось лишь 2,7 процента ВВП региона.

25. В период 2012–2020 годов в Африке в рамках Программы развития инфраструктуры осуществляется поддержка проектов в области энергетики, транспорта, информационно-коммуникационных технологий, трансграничных водных ресурсов и ИКТ, общая сумма которых оценивается в 67,9 млрд. долл. США. Президентская инициатива развития инфраструктуры в рамках Нового партнерства в интересах развития Африки направлена на оказание поддержки восьми проектам, осуществлению которых активно способствуют главы государств и правительств стран Африки. В рамках сотрудничества по линии Юг-Юг Китай поддержал инвестиции в инфраструктуру в ряде африканских развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а недавно созданный Новый банк развития стал еще одним источником средств для развития инфраструктуры.

26. В Китае в качестве международного финансового учреждения, предназначенного для финансирования проектов по развитию инфраструктуры в странах Азии, был создан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. Созданный в 2013 году Фонд Ассоциации государств Юго-Восточной Азии по созданию инфраструктуры является инновационной инициативой, направленной на мобилизацию ресурсов в целях развития инфраструктуры в регионе. Азиатский банк развития также поддерживает инвестиции в инфраструктуру стран региона. Например, в период с 1992 по 2010 год в рамках Программы экономического сотрудничества стран субрегиона Большого Меконга примерно 15 млрд. долл. США были инвестированы в проекты по строительству в субрегионе автомобильных дорог, аэропортов и железных дорог, а также в строительство электростанций, развитие туристической инфраструктуры и деятельность по профилактике неинфекционных заболеваний. Серия потенциальных проектов программ регионального инвестирования, осуществляемых в рамках Программы в период с 2013 по 2022 годы, включает свыше 200 проектов в 10 различных секторах, инвестиционная стоимость которых, по оценкам, превышает 50 млрд. долл. США. Благодаря поддержке АБР количество и стоимость проектов Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества выросли с шести на общую сумму в 247 млн. долл. США в 2001 году до 158 проектов на общую сумму порядка 24,6 млрд. долл. США в 2014 году.

27. По данным Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), официальная помощь в целях развития, которая включает помощь на льготных и коммерческих условиях от двусторонних и многосторонних доноров, была предоставлена партнерами в области развития развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, на цели развития и обслуживания инфраструктуры. В 2013 году объем этой помощи составил в общей сложности около 6,7 млрд. долл. США. Эти средства в основном поступили от Всемирного банка, Японии, Соединенных Штатов Америки и Азиатского банка развития. В 2013 году самыми крупными получателями этой помощи были Казахстан, Афганистан, Эфиопия и Азербайджан. Большая часть ресурсов была направлена на развитие транспорта и строительство складских помещений.

С. Приоритетное направление 3: международная торговля и содействие развитию торговли

28. Основное внимание в рамках этого приоритетного направления уделяется международной торговле и содействию развитию торговли. На глобальном уровне необходимо предпринять усилия по завершению Дохинского раунда торговых переговоров по вопросам развития с уделением особого внимания потребностям развивающихся стран, в том числе не имеющих выхода к морю. Члены ВТО принимают меры для завершения программы работы по оставшимся вопросам Дохинского раунда переговоров.

29. Что касается международной торговли, то устойчивый рост товарного экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, резко замедлился в 2012 и 2013 годах. В 2014 году общий объем экспорта, по оценкам, сократился на 1,8 процента по сравнению с предыдущим годом и составил 226 млрд. долл. США. Объем импорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, также сократился, и в 2014 году составил в общей сложности 218 млрд. долл. США. Такая динамика в первую очередь обусловлена продолжительным периодом низких темпов роста и тенденцией к снижению цен на сырьевые товары.

30. Объем экспорта из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, оставался практически неизменным с 2011 года и в 2014 году составлял 1,2 процента от общего объема мирового экспорта. В связи с этим следует отметить, что половина экспортных поступлений приходится всего на две страны этой группы, и это свидетельствует о том, что в системе международной торговли большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по-прежнему остаются в стороне. Однако на торговлю товарами и услугами в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, приходится в среднем более 70 процентов от общего объема их ВВП. В связи с этим, несмотря на их географическое местоположение и высокие транспортные расходы, экономическое развитие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, как представляется, в значительной степени зависит от торговли.

31. Экспорт из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в основном основывается на весьма ограниченном ассортименте товаров, в частности сырьевых, таких как сельскохозяйственная продукция, минеральное сырье и энергоносители, которые не имеют или почти не имеют добавленной стоимости. Индекс концентрации экспорта из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, вырос с 0,20 в 2003 году до 0,36 в 2013 году. В порядке сравнения можно отметить, что для всех развивающихся стран он составляет всего лишь 0,13. Продукция с более высокой добавленной стоимостью, промышленные товары и экспорт услуг, в том числе в области туризма, информационно-коммуникационных технологий, финансирования и банковских операций, предоставляют развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, возможности для сокращения издержек, связанных с торговлей, и снижения уязвимости к воздействию внешних шоковых потрясений, в том числе колебаний цен на сырьевые товары.

32. Что касается содействия развитию торговли, то многим развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, удалось достичь определенного прогресса, в том числе в деле дальнейшего упрощения и согласования таможен-

ных, пограничных и транзитных процедур, а также установленных норм и мер по упрощению процедур торговли, что позволило ускорить осуществление экспортных и импортных операций времени и сократить число необходимых для них документов. По данным Всемирного банка, в период с 2005 по 2014 годы время, затрачиваемое на экспорт одного контейнера с грузом, сократилось в 24 развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Число документов, необходимых для экспорта товаров из этих стран, сократилось в 12 странах; число документов, необходимых для импорта товаров, сократилось в 16 странах. Несмотря на все эти положительные изменения, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, требуется в среднем 40 дней на осуществление экспорта по сравнению с 22 днями в развивающихся странах транзита.

33. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему сталкиваются с гораздо более высокими торговыми и транспортными расходами. В 2014 году средний показатель расходов таких стран на экспорт и импорт составил 3443 долл. США и 4343 долл. США, соответственно, по сравнению с 1301 долл. США и 1559 долл. США для развивающихся стран транзита. Кроме того, с 2010 года расходы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, связанные с экспортом и импортом, увеличились на 25 и 30 процентов соответственно по сравнению с 6 и 7 процентами для развивающихся стран транзита. Такие высокие расходы препятствуют тому, чтобы экспорт из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, стал действительно конкурентоспособен на мировых рынках.

34. Как было отмечено в разделе, посвященном приоритетному направлению 1, в 2014 году развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, продемонстрировали наиболее низкий уровень организации материально-технического снабжения. Отсутствие эффективного таможенного и пограничного контроля и низкий уровень развития торговой и транспортной инфраструктуры по-прежнему ограничивают возможности упомянутых стран в плане эффективного использования их объектов материально-технического обеспечения и предоставления соответствующих услуг.

35. Кроме того, предварительный анализ, проведенный в рамках мероприятий по контролю и оценке деятельности для пятого Глобального обзора инициативы «Помощь в торговле», в котором приняли участие 16 таких стран, показал, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, самыми значимыми источниками расходов в торговле считают механизмы пограничного контроля и сетевую инфраструктуру. Помимо этого, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, отметили, что содействие развитию торговли является одним из приоритетных направлений деятельности в рамках программы «Помощь в торговле».

36. Одним из важных шагов в деле обеспечения общей основы для осуществления и широкого применения мер по упрощению процедур торговли на глобальном уровне стало принятие соглашения ВТО об упрощении процедур торговли. Соглашение вступит в силу после того, как будет ратифицировано двумя третями членов ВТО. По состоянию на 6 августа 2015 года Соглашение ратифицировали 12 государств-членов, в том числе две развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и более 40 стран заявили о своем намерении сделать это в ближайшем будущем.

37. Основная цель этого соглашения состоит в том, чтобы ускорить процедуры, связанные с провозом товаров через границы, и снизить издержки, связанные с торговыми операциями. Особое значение для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имеют: положения Соглашения, касающиеся товаров в пути и требований к таможенным сборам, процедурам и документации; транспарентность; меры по упрощению процедур торговли; и более тесное сотрудничество национальных таможенных и пограничных органов. В дополнение к вышесказанному в Соглашении содержатся новые положения об особом и дифференцированном отношении к развивающимся странам.

38. Крайне важно, чтобы партнеры по развитию оказывали развивающимся странам, в частности не имеющим выхода к морю, финансовую и техническую помощь, необходимую для эффективного осуществления положений Соглашения и определения потребностей развивающихся стран. С 2013 года секретариат ВТО в сотрудничестве с другими международными организациями оказывает 15 развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, поддержку в оценке их потребностей и определении приоритетных задач в сфере упрощения процедур торговли. Кроме того, ряд международных организаций, многие из которых уже оказывают упомянутым странам поддержку в вопросах, касающихся торговли, совместно взяли на себя обязательство оказывать помощь развивающимся странам в осуществлении Соглашения.

39. По состоянию на 31 мая 2015 года в ВТО поступили 66 уведомлений о принятии обязательств категории А — обязательств, которые страны-участницы намереваются начать исполнять сразу после вступления Соглашения в силу, и девять из них были направлены развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и еще 13 — развивающимися странами транзита. Шесть стран транзита уже сообщили о том, что они готовы в полной мере выполнять положения статьи 11 о свободе транзита, и еще четыре готовы осуществлять их частично. Важно, чтобы все страны как можно скорее приняли меры по ратификации Соглашения и чтобы развивающиеся страны уведомили ВТО о принятии на себя обязательств категории А.

40. На национальном уровне комитеты по вопросам упрощения процедур торговли являются важными инструментами проведения анализа, заключения соглашений и выполнения обязательств по упрощению упомянутых процедур. К настоящему времени 17 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, создали национальные комитеты или органы по вопросам упрощения процедур торговли. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо принять меры к тому, чтобы все соответствующие заинтересованные стороны, включая частный сектор, принимали участие в работе таких органов. Кроме того, 13 из 16 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, направивших уведомления в ВТО, включили упрощение процедур торговли в свои национальные стратегии развития в качестве одной из приоритетных задач.

D. Приоритетное направление 4: региональная интеграция и сотрудничество

41. Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, тесное сотрудничество со странами транзита в регионе является необходимым условием укрепления взаимосвязей и конкурентоспособности, выхода на международные рынки и извлечения выгод из процесса глобализации, что тем самым ведет к получению общих выгод в плане расширения возможностей и увеличения притока ПИИ в этот регион. Важным направлением расширения региональной интеграции является развитие региональной инфраструктуры и транспортных коридоров, что создает потенциал для решения проблем, возникающих из-за отсутствия последовательного подхода к национальным стратегиям в области транспорта.

42. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, принимают все более широкое участие в двусторонних и многосторонних региональных торговых соглашениях. Согласно данным ВТО, по состоянию на апрель 2015 года такие страны являются участницами в среднем 3,8 региональных торговых соглашений. Расположенные в Европе и Азии страны участвуют в среднем в 5,4 региональных торговых соглашений, в то время как страны, расположенные в Африке, являются участницами 2,5 соглашений. Многонациональное Государство Боливия и Парагвай являются участниками четырех и трех региональных торговых соглашений соответственно. Согласно данным Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), по состоянию на конец марта 2015 года развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, было подписано 20 двусторонних инвестиционных соглашений и 7 других международных инвестиционных соглашений. Важно отметить, что в соглашениях, заключенных развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, основной упор сделан на всеохватный рост и устойчивое развитие.

43. В странах Африки вопросы региональной интеграции и сотрудничества являются одними из стратегических приоритетов для директивных органов. Всего насчитывается около 30 региональных торговых соглашений, включая соглашения, заключенные в рамках восьми региональных экономических сообществ, признанных Африканским союзом, в 7 из них принимают участие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Однако при этом общее развитие ситуации на местах идет медленными темпами, и доля взаимной торговли между африканскими странами колеблется на уровне всего 12 процентов от общего объема торговли африканских стран. Ведется работа по реализации более крупного регионального торгового соглашения — Трехстороннего соглашения о зоне свободной торговли. Участниками этого соглашения являются 26 стран (10 из них — развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю), оно основывается на уже существующих соглашениях, заключенных в рамках Общего рынка востока и юга Африки (КОМЕСА), Восточноафриканского сообщества и Сообщества по вопросам развития стран юга Африки. Кроме того, континентальная зона свободной торговли, которая, как планируется, будет создана в 2017 году, также будет способствовать дальнейшему углублению интеграции.

44. В рамках региональных экономических сообществ предпринимаются значительные усилия, направленные на принятие совместных программ и согласование политики в области торговли, транспорта и процедур пересечения границ, а также на поощрение трансграничного сотрудничества, включая совместные программы ЭКОВАС по развитию пограничных постов, закон Восточноафриканского сообщества об управлении таможенной службой и действующую в рамках КОМЕСА систему Региональных таможенных гарантий транзита.

45. В рамках субрегионов был достигнут определенный прогресс в деле укрепления сотрудничества в области энергетики и укрепления взаимосвязей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Например, КОМЕСА приступил к осуществлению инициативы, направленной на поощрение регионального сотрудничества в области развития энергетики, торговли и укрепления потенциала, а в рамках единой энергосистемы Восточной Африки был разработан региональный энергетический генеральный план и электросетевой кодекс.

46. В 2015 году был учрежден Евразийский экономический союз. Он предусматривает свободное передвижение товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также обеспечение координации, согласования и унификации стратегий в Европе и Азии. Членами Союза являются Армения, Беларусь, Казахстан и Российская Федерация. Кыргызстан находится в процессе присоединения.

47. Трансазиатская железнодорожная сеть и Сеть азиатских автомобильных дорог соединяют не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Европы и Азии с признанными на международном уровне региональными коридорами. В рамках ряда других проектов и соглашений предоставляется поддержка усилиям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, направленным на укрепление взаимосвязей в регионе, обеспечение согласованности стратегий и ускорение транзитных перевозок. В сентябре 2014 года государства — члены Шанхайской организации сотрудничества подписали межправительственное Соглашение о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. В ноябре 2014 года государствами — членами Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии, в состав которой входят Афганистан, Бутан и Непал, которые являются развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, было подписано рамочное соглашение об энергетическом сотрудничестве в области электроэнергетики. Были также подготовлены еще два соглашения: о региональных железных дорогах и о движении автотранспортных средств. К числу других важных соглашений, затрагивающих интересы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, относятся соглашения о транзитных перевозках и транспорте, заключенные в рамках Организации экономического сотрудничества, транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия, субрегиона Большого Меконга и Черноморского региона.

48. В рамках продолжающегося процесса интеграции стран Южной Америки в 2011 году вступил в силу учредительный договор Союза южноамериканских наций, межправительственного союза, в который входят страны — члены МЕРКОСУР и Андского сообщества. В нем участвуют Многонациональное Государство Боливия и Парагвай, которые являются развивающимися странами, не имеющими выхода к морю. В число институтов Союза южноамериканских наций вошла Инициатива по интеграции региональной инфраструктуры в

Южной Америке, в рамках которой с 2000 года осуществляется координация работы по развитию транспортной, энергетической инфраструктуры и инфраструктуры связи в Южной Америке. Согласно данным ЭКЛАК, в 2012 году на долю Многонационального Государства Боливия и Парагвая приходилось 16 процентов (19,25 млрд. долл. США) от общего объема инвестиций в рамках этой инициативы. К маю 2013 года на осуществление проектов в области железнодорожного и автомобильного транспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в рамках этой инициативы было выделено 2,926 млрд. долл. США.

49. Весьма важно, чтобы усилия в области региональной интеграции в регионах, где есть развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, были направлены не только на сотрудничество в области торговли, упрощения процедур торговли, инвестиций и углубления региональных связей, но и на политику в области научных исследований и разработок и промышленную политику, что позволило бы добиться реальных структурных преобразований и роста в этих странах. В этой связи следует поощрять преобразование транспортных коридоров в коридоры развития путем создания — наряду с транспортной инфраструктурой — промышленных объектов, предприятий, объектов социальной сферы и других вспомогательных объектов инфраструктуры. Это могло бы способствовать стимулированию социально-экономического развития в районах, прилегающих к транспортным магистралям. Одной из составных частей усилий в области региональной интеграции и сотрудничества должен также стать обмен опытом и информацией между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и соседними с ними странами транзита.

Е. Приоритетное направление 5: структурная экономическая перестройка

50. Для того чтобы в течение следующего десятилетия добиться устойчивого экономического роста и ликвидации нищеты, необходимо, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, осуществили структурную перестройку. Структурная перестройка представляет собой процесс, включающий в себя перенос направления экономической деятельности от видов деятельности с низкой добавленной стоимостью и производительностью труда к видам деятельности с более высокой добавленной стоимостью и производительностью.

51. Доля добавленной стоимости сельского хозяйства в процентах от ВВП развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, снижается (диаграмма II). В обрабатывающей промышленности этот показатель также снижается, хотя и более медленными темпами по сравнению с сельскохозяйственным сектором. В период с 2003 года по 2013 год доля промышленного производства снижалась приблизительно на 3 процента, при этом темпы сокращения доли сельского хозяйства в два раза превышали этот показатель в промышленности. В то же время изменение доли сектора услуг шло в противоположном направлении, средний показатель прироста в этом секторе составляет около 4 процентов. Это указывает на то, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, переживают период деиндустриализации. С другой стороны, в развивающихся странах транзита отмечается в какой-то мере сходная тенденция, но при этом доля промышленного производства в этих странах значительно выше, чем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (диаграмма III).

52. Степень деиндустриализации, с которой сталкиваются не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, с весьма низким уровнем ВВП на душу населения, вызывает крайнюю озабоченность. Средний объем ВВП на душу населения в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, увеличился с 3300 долл. США в 2003 году до примерно 5300 долл. США в 2013 году. Этот уровень дохода значительно ниже, чем тот уровень, при котором началась деиндустриализация в развитых странах, где он составлял от 9000 долл. США до 11 000 долл. США в ценах 1990 года. Это означает, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сталкиваются с тем, что можно было бы назвать «преждевременной деиндустриализацией»; обеспечиваемые индустриализацией возможности в этих странах были исчерпаны раньше и на гораздо более низком уровне дохода, чем в странах, где индустриализация началась на более раннем этапе.

53. Кроме того, вызывает обеспокоенность снижение доли промышленности в продукции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, поскольку промышленное производство исторически является одним из ключевых факторов экономического роста и преобразований. Промышленное производство открывает также более широкие, по сравнению с другими секторами, возможности для накопления капитала, получения обусловленных масштабом выгод и укрепления технологических преобразований. Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, индустриализация имеет более важное значение, чем для прибрежных стран, поскольку она дает им возможность сгладить трудности, связанные с отсутствием выхода к морю. Например, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, благодаря индустриализации получают возможность производить товары с более высоким показателем соотношения стоимости и веса, что приводит к сокращению относительных издержек на транспорт. Таким образом, развитие промышленности имеет для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, жизненно важное значение, поскольку позволяет им вести конкурентную борьбу на глобальных рынках.

Диаграмма II
Доли добавленной стоимости (в процентах от ВВП) по секторам экономики стран, не имеющих выхода к морю, 1990–2013 годы

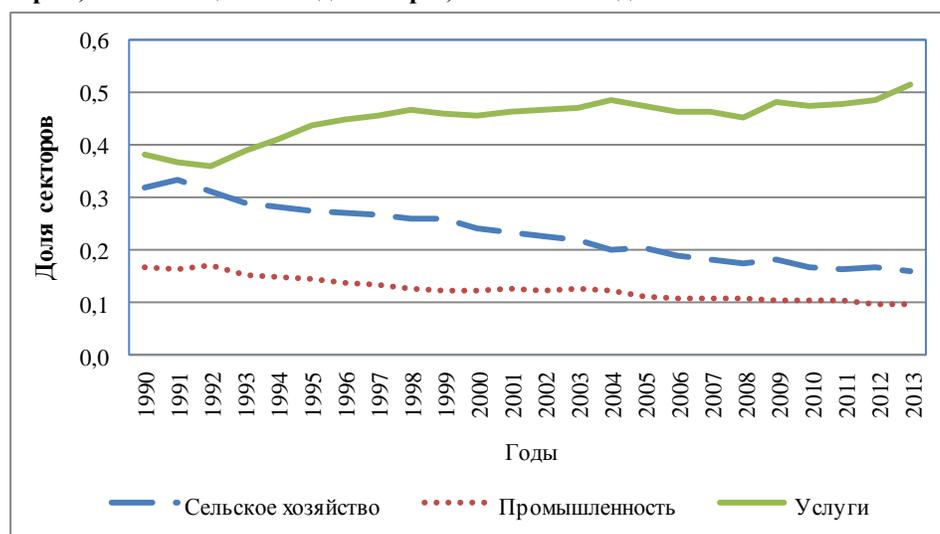
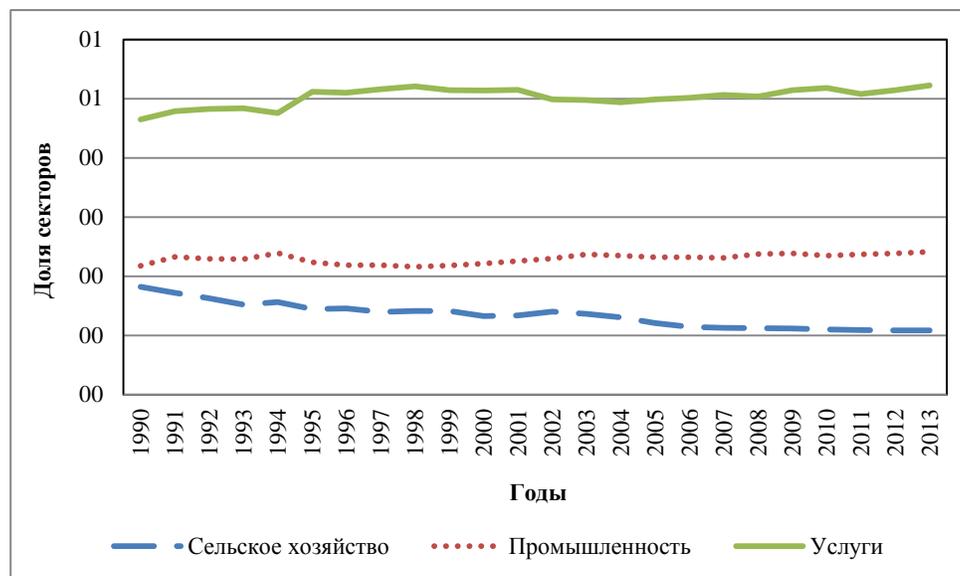


Диаграмма III
Доли добавленной стоимости (в процентах от ВВП) по секторам экономики стран транзита, 1990–2013 годы



Источник: Всемирный банк.

54. Доля высокотехнологичной экспортной продукции в процентах от экспорта промышленной продукции из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляет всего лишь около 20 процентов. Низкий уровень технологической составляющей представляет собой существенное препятствие на пути доступа не имеющих выхода к морю развивающихся стран к конкурентным глобальным рынкам, что еще более усугубляет их зависимость от необработанных и сырьевых товаров. Для развития производственных секторов развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо перейти от более низких к более высоким уровням технологии.

55. Структурная перестройка содействует также перетоку рабочей силы в отрасли, связанные с промышленным производством. Последние данные о занятости в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, свидетельствуют о том, что в секторе услуг и в сельском хозяйстве занята более высокая доля трудоспособного населения. Учитывая, что структурная перестройка расширяет возможности экономики в области непрерывного создания новых и динамичных видов деятельности, характеризующейся более высокой производительностью труда, данные о занятости свидетельствуют о наличии специфических ограничений, которые могут по-прежнему присутствовать в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. В силу того, что многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, богаты природными ресурсами, они могли бы использовать эти ресурсы для создания новых отраслей промышленности, которые могли бы обеспечить большее число их граждан достойными и хорошо оплачиваемыми рабочими местами. Правительствам следует поощрять развитие трудоемких секторов и технологий. Это требует соответствующей увязки целей в области образования с индустриальными стратегиями и спросом на рабочую силу.

56. Как отмечено в пункте 31 выше, экспорт развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в значительной степени ограничивается несколькими видами продукции, в первую очередь экспортом необработанных сырьевых товаров (25,8 процента) и топлива (55,9 процента) (см. диаграмму IV), в то время как подавляющий объем импорта составляет продукция обрабатывающей промышленности (70 процентов) (см. диаграмму V). Такая степень концентрации делает эти страны уязвимыми для пагубных последствий колебаний глобального спроса и цен на сырьевые товары.

Диаграмма IV
Общая структура экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, 2013 год

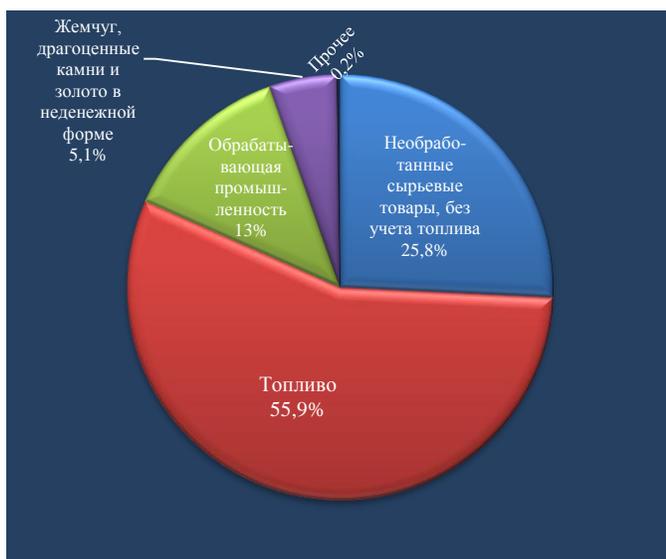
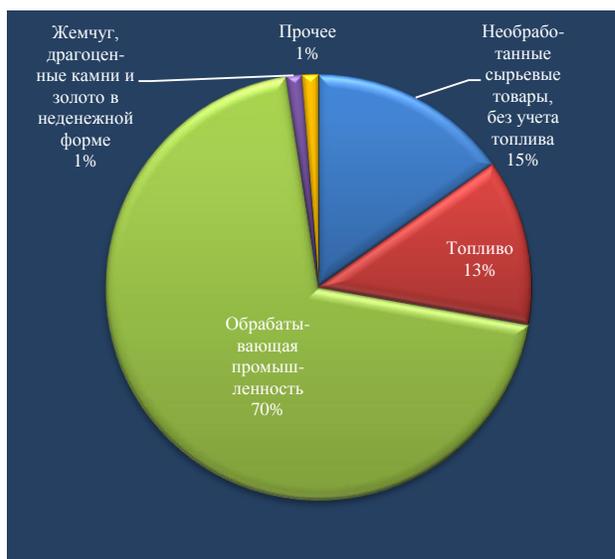


Диаграмма V
Общая структура импорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, 2013 год



Источник: база данных ЮНКТАД.

57. Малые и средние предприятия занимают основную долю частного сектора и вносят крупнейший вклад в создание новых рабочих мест, однако при этом многие из них сталкиваются с нехваткой капитала и экспертных знаний, необходимых для расширения их деятельности. Объем финансовых ресурсов, предоставляемых частному сектору финансовыми корпорациями, включая займы, покупку неэмиссионных ценных бумаг и торговые кредиты, составляет всего лишь около 30 процентов ВВП развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Объем внутреннего кредитования частного сектора в развивающихся странах транзита, напротив, составляет более 80 процентов ВВП. Крайне необходимо, чтобы в стратегии развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран на первый план было выведено финансирование частных предприятий, особенно малых и средних предприятий.

Е. Приоритетное направление 6: средства осуществления

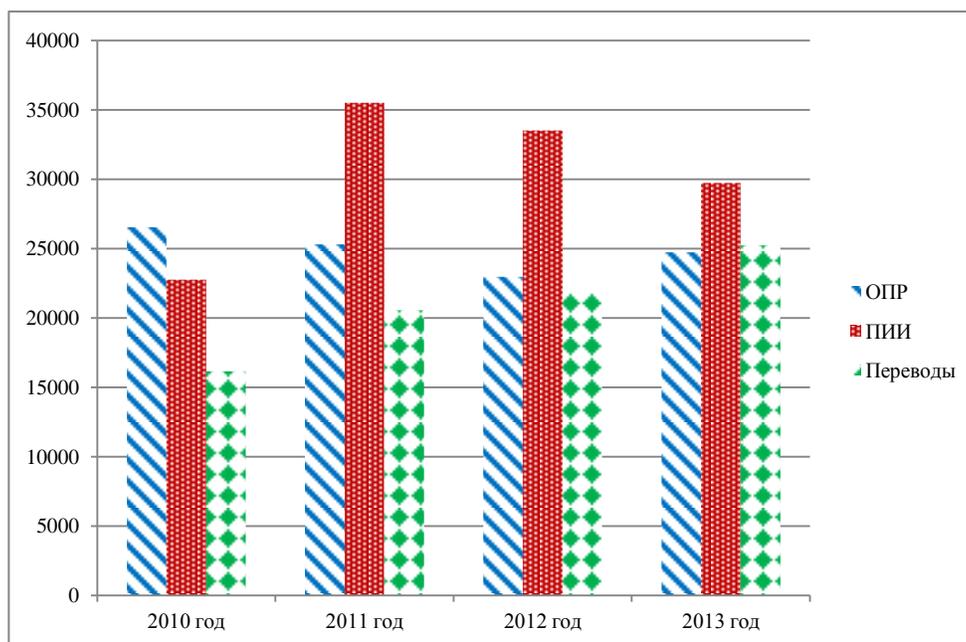
58. Венская программа действий признает, что основную ответственность за обеспечение своего развития несут сами страны. Кроме того, подчеркивается важное значение более прочных и широких партнерских отношений между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, соседними с ними странами транзита, их партнерами по развитию и с другими заинтересованными сторонами в целях успешного осуществления Программы. Партнерам по развитию предлагается оказывать в надлежащих случаях адресную техническую и финансовую помощь в осуществлении конкретных мероприятий, перечисленных в Программе. Для мобилизации требуемых дополнительных ресурсов особенно важны более прочные партнерские отношения в контексте сотрудничества Юг-Юг и трехстороннего сотрудничества, равно как и государственно-частные партнерства, а также партнерские отношения с соответствующими международными и региональными организациями и между субъектами государственного и частного секторов.

59. На диаграмме VI показан приток ОПР, ПИИ и денежных переводов в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, за период с 2010 года по 2013 год. Хотя чистый приток ОПР в эти страны в 2013 году несколько возрос (на 7,6 процента) по сравнению с 2012 годом, с 23 млрд. долл. США до 24,7 млрд. долл. США, он все еще ниже уровня 2010 года, составлявшего 26,5 млрд. долл. США.

Диаграмма VI

ОПР, ПИИ и переводы денежных средств в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, 2010–2013 годы

(В млн. долл. США)



Источник: ОЭСР, ЮНКТАД и Всемирный банк.

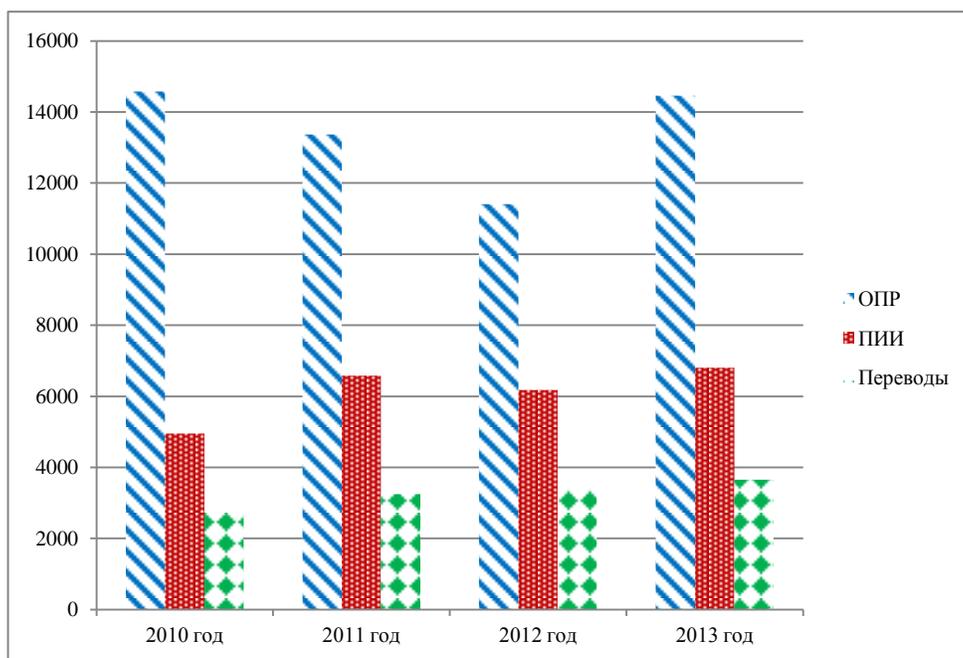
60. Потоки ОПР по-прежнему являются одним из основных источников внешнего финансирования для многих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, особенно для стран, расположенных в Африке, как это показано на диаграмме VII.

61. Отмечаемое в последние годы снижение темпов поступления финансовых средств по линии сотрудничества в целях развития со стороны традиционных доноров свидетельствует о ненадежности международной помощи и согласованных на международном уровне обещаний по ее увеличению. Объем помощи в целом по-прежнему далеко не достаточен по сравнению с суммами, необходимыми для поддержки достижения согласованных на международном уровне целей, в том числе Венской программы действий.

Диаграмма VII

ОПР, ПИИ и переводы денежных средств в не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Африки, 2010–2013 годы

(В млн. долл. США)



Источник: ОЭСР, ЮНКТАД и Всемирный банк.

62. Сотрудничество Юг-Юг и трехстороннее сотрудничество играют важную роль, дополняющую приток ОПР в не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, внося надлежащий вклад в обмен передовыми практическими методами, наращивание кадрового и производственного потенциала, обеспечение инвестиций в инфраструктуру, оказание финансовой и технической помощи и передачу технологий на взаимно согласованных условиях. Для обеспечения выполнения Венской программы действий необходима более значительная поддержка.

63. Осуществление инициативы «Помощь в торговле» в сочетании с проведением взаимодополняющей политики способствует снижению уровня торговых издержек и обеспечивает создание дополнительных объектов инфраструктуры, повышение качества пограничных структур и регламентационных процессов и наращивание потенциала. Инициатива «Помощь в торговле» наряду с приверженностью развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, необходимым реформам играет также важную роль в интеграции этих стран в глобальные и региональные производственно-сбытовые цепочки и в упрочении их позиций в этих цепочках. Выплаты не имеющим выхода к морю развивающимся странам по линии инициативы «Помощь в торговле» в 2013 году составили 6,8 млрд. долл. США.

64. Кроме того, важно отметить, что Европейский союз, являющийся одним из доноров, продолжает оказывать поддержку развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в решении их задач в области развития. К числу основных направлений поддержки относятся упрощение процедур торговли, транзит, транспортная инфраструктура и региональная интеграция. Европейский союз в рамках Венской программы действий взял на себя обязательство сохранить нынешний уровень поддержки, оказываемой в области упрощения процедур торговли, который составляет 400 млн. евро в течение пяти лет после подписания Соглашения об упрощении процедур торговли в рамках ВТО. Из 96 развивающихся стран, в настоящее время пользующихся преференциями в рамках Общей системы преференций Европейского союза, предусматривающей предоставление односторонних торговых преференций развивающимся странам, 27 стран относятся к категории развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Четыре страны, не имеющие выхода к морю, пользуются также преимуществами созданного Европейской комиссией Специального механизма стимулирования устойчивого развития и благого управления. В период с 2007 года по 2012 год объем средств, предоставленных Европейским союзом для финансирования проектов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, составил 11,3 млрд. евро, из них 62 процента было выделено на осуществление проектов в странах Африки.

65. ПИИ имеют для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, важное значение, поскольку они содействуют созданию и укреплению производственного потенциала, расширению экспорта, передаче технологий, распространению производственных ноу-хау, управленческих навыков и капитала, созданию богатства, открытию новых рынков для товаров и услуг с высокой долей добавленной стоимости и созданию новых рабочих мест. Приток ПИИ в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в 2013 году сократился на 11 процентов, до 29,7 млрд. долл. США. С учетом незначительного сокращения в 2012 году это стало первым случаем, когда приток ПИИ в страны этой группы снижался два года подряд.

IV. Последующая деятельность и обзор

67. В Венской программе действий государствам-членам, в частности развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита, предлагается интегрировать положения Программы в свои национальные и отраслевые стратегии развития. Региональным и субрегиональным организациям, руководящим органам подразделений системы Организации Объединенных

Наций и международным организациям предлагается включить положения Программы в свои программы работы. В этой связи Генеральный секретарь направил государствам-членам и региональным и субрегиональным организациям письмо, в котором он предложил им поступить соответствующим образом. По состоянию на июнь 2015 года на его просьбу положительно откликнулись семь стран (в том числе одна развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю) и два региональных банка развития. На своем совместном ежегодном совещании, состоявшемся в марте 2015 года, Специальный технический комитет Африканского союза по финансам, кредитно-денежным вопросам, экономическому планированию и интеграции и Конференция министров финансов, планирования и экономического развития африканских стран под эгидой Экономической комиссии для Африки приняли резолюцию 937 XLVIII об интеграции Программы африканскими развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и региональными и субрегиональными организациями (см. E/ECA/CM/48/7). На семьдесят первой сессии Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), состоявшейся в мае 2015 года, была принята аналогичная резолюция, касающаяся Азии (E/ESCAP/RES/71/3).

68. Подразделения системы Организации Объединенных Наций и прочие соответствующие международные организации оказывают постоянное содействие развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, посредством, среди прочего, реализации программ по наращиванию потенциала, предоставления консультативных услуг, оказания поддержки в развитии транспортной инфраструктуры и пропаганды международно-правовых документов в области развития торговли и транспорта. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам занимается координацией деятельности в рамках системы Организации Объединенных Наций в целях обеспечения эффективного осуществления Венской программы действий, включая информационно-пропагандистские мероприятия и кампании по повышению уровня информированности международной общественности и мобилизации ресурсов в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В связи с этим Канцелярия, в консультации с другими подразделениями системы Организации Объединенных Наций и соответствующими международными и региональными организациями, подготовила план осуществления Программы с целью обеспечить согласованность и более эффективную координацию между всеми заинтересованными сторонами, участвующими в ее осуществлении.

69. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, в сотрудничестве с соответствующими международными и региональными организациями и государствами-членами, разрабатывает комплекс показателей, которые будут использоваться в проводимой на национальном, региональном и глобальном уровнях последующей деятельности и в ходе обзора осуществления Венской программы действий. Кроме того, Канцелярия, в партнерстве с правительством Замбии, организовала совещание высокого уровня в рамках последующей деятельности по итогам второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю. На этом совещании, состоявшемся в Замбии в июне

2015 года, представители приняли документ под названием «Ливингстонский призыв к действиям в целях ускоренного осуществления Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю», в котором перечисляются основные меры и инициативы, необходимые для ускорения осуществления Программы.

70. Экономическая комиссия для Африки оказывает поддержку африканским региональным экономическим сообществам и государствам-членам в том, что касается разработки институциональной нормативно-правовой базы, необходимой для организации и эксплуатации транзитных транспортных коридоров, развития инфраструктуры, внутренней и международной торговли, упрощения процедур торговли, укрепления региональной интеграции и наращивания потенциала. Европейская экономическая комиссия прилагает усилия в целях содействия развитию международных грузоперевозок и торговли и соблюдению положений соответствующих международно-правовых документов, норм и стандартов. ЭСКАТО оказывает поддержку в наращивании потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита в плане присоединения к международным конвенциям и их осуществления, разработки и осуществления субрегиональных и двусторонних соглашений в области транспорта, а также техническую поддержку в управлении системами организации перевозки грузов по безбумажной технологии, укреплении региональной интеграции и торговли и упрощении процедур торговли. ЭКЛАК оказывает техническую помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, с интеграцией мер по развитию торговли и транспорта в национальные планы и с разработкой устойчивой политики в области транспорта и материально-технического обеспечения.

71. Всемирный банк оказывает поддержку в осуществлении Венской программы действий путем выпуска публикаций и информационных материалов в целях повышения осведомленности и распространения знаний о том, какие стратегии действенны, а какие оказались неэффективными, а также путем реализации в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита проектов по оказанию технической помощи и инвестиционных проектов с целью улучшить их транспортную инфраструктуру, расширить доступ к информационно-коммуникационным технологиям, содействовать развитию торговли, повысить конкурентоспособность в области торговли и способствовать развитию энергетического сектора. В финансовом 2013–2014 году Банк предоставил развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, кредит на сумму приблизительно 11 млрд. долл. США в целях развития инфраструктуры и системы транзитных перевозок.

72. ЮНКТАД вносит свой вклад путем сбора данных, выпуска публикаций и исследований, основное внимание в которых уделяется передовой практике и опыту, накопленному в результате применения стратегий, связанных с функционированием товарных производственно-сбытовых цепочек, оказывает техническую помощь в вопросах о соблюдении прав интеллектуальной собственности, оказывает поддержку конкурентоспособным малым и средним предприятиям и предоставляет консультативные услуги в разработке национальных планов по упрощению процедур торговли и оценке потребностей в плане готовности к проведению реформ в целях упрощения процедур торговли.

73. Центр по международной торговле (ЦМТ) приступил к интеграции положений Венской программы действий в свой стратегический план на период 2015–2017 годов. ЦМТ оказывает помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в целях повышения конкурентоспособности малых и средних предприятий и содействия осуществлению Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли путем составления графика выполнения обязательств и подготовки экономически привлекательных проектов. Международный союз электросвязи оказывает поддержку развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в вопросах разработки и осуществления политики в области информационно-коммуникационных технологий и широкополосной связи. Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде оказывает поддержку развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в целях сокращения выбросов выхлопных газов транспортных средств, повышения топливной экономичности и создания национальных стратегий развития «зеленой» экономики.

74. ВТО приступила к осуществлению процесса ратификации и вступления в силу Соглашения об упрощении процедур торговли и к эксплуатации Фонда по осуществлению Соглашения, который начал функционировать в ноябре 2014 года. ВТО занимается реализацией программы работы «Помощь в торговле» на период 2014–2015 годов под общей темой «Уменьшение связанных с торговлей затрат в интересах всеохватного, устойчивого роста».

75. Международный союз автомобильного транспорта работает над проектами и мероприятиями, которые способствуют осуществлению Венской программы действий в таких сферах, как политика в области транзитных перевозок, упрощение процедур торговли и развитие инфраструктуры, включая, например, инициативу «Модельное шоссе», направленную на создание образцового участка автомагистрали вместе со вспомогательной инфраструктурой, и систему международных дорожных перевозок. Союз также тесно сотрудничает с ключевыми странами с целью помочь им присоединиться к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. 15 апреля 2015 года Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам и Союз подписали меморандум о взаимопонимании в целях проведения совместных мероприятий в связи с осуществлением Программы.

76. Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе оказывает адресную техническую помощь по вопросам упрощения процедур пересечения границ и надлежащего управления таможенными службами. Организация экономического сотрудничества занимается оказанием поддержки по вопросам политики в области транзитных перевозок, упрощения процедур торговли и развития инфраструктуры в своем субрегионе.

V. Выводы и рекомендации

77. Венская программа действий представляет собой всеобъемлющую и масштабную программу развития, цель которой состоит в обеспечении быстрого, всеохватного и устойчивого экономического роста и сокращения масштабов нищеты в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Программа предусматривает установление новых, более прочных партнерских отношений между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, странами транзита, партнерами в области развития, подразделениями системы Организации Объединенных Наций, другими международными организациями и частным сектором, а также в рамках сотрудничества по линии Север-Юг, сотрудничества по линии Юг-Юг и трехстороннего сотрудничества.

78. Эффективному осуществлению Венской программы действий способствует включение ее положений в национальные и отраслевые планы в области развития и программы работы международных, региональных и субрегиональных организаций. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны взять на себя ведущую роль в принятии дополнительных мер по интеграции положений Программы в национальные стратегии в целях ее осуществления в полном объеме. Положения Программы следует интегрировать также в стратегии развивающихся стран транзита, с тем чтобы обеспечить их эффективное выполнение. Партнеры в области развития, включая партнеров в рамках сотрудничества по линии Юг-Юг и трехстороннего сотрудничества, должны уделять развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, первоочередное внимание и оказывать им поддержку в соответствии с установленными в этих странах приоритетами.

79. Некоторые подразделения системы Организации Объединенных Наций, такие как ЭКА и ЭСКАТО, приняли решения об осуществлении Венской программы действий. От Организации Объединенных Наций, региональных и субрегиональных организаций требуются дальнейшие усилия и поддержка в деле интеграции положений Программы, в том числе на национальном уровне.

80. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны и далее прилагать усилия, направленные на упорядочение и согласование таможенных и пограничных процедур и формальностей, в дополнение к расширению масштабов и реализации успешных инициатив по упрощению процедур торговли.

81. Всем членам ВТО, в частности развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита, следует ратифицировать Соглашение ВТО об упрощении процедур торговли, с тем чтобы ввести его в действие. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо оказывать надлежащую техническую помощь и содействие в области укрепления потенциала с целью обеспечить эффективное выполнение ими положений Соглашения.

82. Одним из важнейших инструментов для улучшения связей, повышения конкурентоспособности, обеспечения экономического роста и выхода на глобальные рынки, которые имеются в распоряжении у развивающихся

ся стран, не имеющих выхода к морю, является региональная интеграция. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита следует повышать эффективность регионального сотрудничества путем развития внутрирегиональной торговли, расширения участия в региональных механизмах и соглашениях, укрепления региональной инфраструктуры и согласования региональной политики.

83. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует принимать национальные меры по увеличению доли экспорта продукции с высокой добавленной стоимостью, например промышленных товаров и услуг, в целях диверсификации структуры их экспорта, а также для того, чтобы в полной мере воспользоваться возможностями, открывающимися при установлении связей с глобальными и региональными производственно-сбытовыми цепями. Партнерам в области развития следует оказывать им техническую, финансовую помощь и помощь в укреплении потенциала в поддержке таких усилий.

84. Для того чтобы способствовать структурным преобразованиям, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует поощрять развитие трудоемких секторов и видов технологий путем принятия соответствующих мер в сферах промышленности и образования.

85. Для наблюдения за ходом осуществления Венской программы действий требуется организовать систематический сбор данных по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита, с тем чтобы можно было отслеживать прогресс в деле упрощения процедур торговли и совершенствования инфраструктуры смешанных перевозок.

86. Венская программа действий требует выделения большего объема ресурсов для инвестирования в развитие и обслуживание инфраструктуры, содействия процессу упрощения процедур торговли, увеличения объемов торговли, проведения структурных преобразований, устранения внутренних и внешних факторов уязвимости и укрепления потенциала. Несмотря на значительные усилия, предпринимаемые развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, для мобилизации внутренних ресурсов, в области финансирования по-прежнему остаются огромные пробелы. В этой связи важно, чтобы международное сообщество оказывало дополнительную поддержку в форме официальной помощи в целях развития, по линии Юг-Юг и в рамках трехстороннего сотрудничества, и чтобы частный сектор принимал в этом более активное участие. Важно, чтобы международные и региональные банки развития предоставляли адресную финансовую помощь для развития инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

87. В этой связи важно, чтобы особые потребности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в частности связанные с развитием инфраструктуры и торговли, упрощением процедур торговли, укреплением региональной интеграции, наращиванием производственного потенциала и проведением структурных преобразований, в полной мере учитывались в ходе осуществления и последующей деятельности в связи с итоговым документом встречи Организации Объединенных Наций на высшем уровне, на которой будет принята повестка дня в области развития на пе-

риод после 2015 года, и Аддис-Абебской программой действий третьей Международной конференции по финансированию развития.

88. Последовательные и целенаправленные усилия, предпринимаемые развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и подкрепляемые прочными партнерскими связями и тесным сотрудничеством со странами транзита и партнерами в области развития, включая международные учреждения, позволят таким странам превратиться в страны, связанные сухопутной территорией.

Приложение

Статистические таблицы

Таблица 1
Валовой внутренний продукт, темпы роста и индекс развития человеческого потенциала

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>ВВП (в постоянных ценах 2005 года, в млн. долл. США)</i>		<i>Темпы роста ВВП (изменения в процентах к предыдущему году)</i>	<i>ВВП на душу населения, ППС (в постоянных ценах 2011 года, в долл. США)</i>		<i>Индекс развития человеческого потенциала</i>
	<i>2010 год</i>	<i>2013 год</i>	<i>2013 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2013 год</i>	<i>2013 год</i>
Афганистан	10 243	12 679	1,9	1 637	1 884	0,468
Армения	5 918	6 875	3,5	6 508	7 527	0,730
Азербайджан	28 310	30 631	5,8	15 950	16 593	0,747
Бутан	1 288	1 490	2,0	6 516	7 167	0,584
Боливия (Многонациональное Государство)	11 954	14 119	6,8	5 279	5 934	0,667
Ботсвана	12 412	15 085	9,3	13 642	16 155	0,683
Буркина-Фасо	7 347	8 887	6,7	1 438	1 588	0,388
Бурунди	1 392	1 578	4,6	725	747	0,389
Центральноафриканская Республика	1 566	1 077	-36,0	901	584	0,341
Чад	8 425	9 704	5,7	1 953	2 055	0,372
Эфиопия	20 784	27 739	10,5	1 081	1 336	0,435
Казахстан	77 245	92 422	6,0	19 601	22 470	0,757
Кыргызстан	3 056	3 589	10,9	2 790	3 121	0,628
Лаосская Народно-Демократическая Республика	4 022	5 094	8,5	3 901	4 667	0,569
Лесото	1 763	2 014	4,6	2 235	2 473	0,486
Малави	3 874	4 333	5,2	737	757	0,414
Мали	6 972	7 285	2,1	1 664	1 589	0,407
Монголия	3 454	5 080	11,6	7 708	10 833	0,698
Непал	10 103	11 370	3,8	1 999	2 173	0,540
Нигер	4 382	5 242	4,6	841	897	0,337
Парагвай	11 148	13 122	14,2	7 008	7 833	0,676
Республика Молдова	3 502	4 048	9,4	3 925	4 542	0,663
Руанда	3 847	4 725	4,7	1 262	1 426	0,506

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>ВВП (в постоянных ценах 2005 года, в млн. долл. США)</i>		<i>Темпы роста ВВП (изменения в процентах к предыдущему году)</i>	<i>ВВП на душу населения, ППС (в постоянных ценах 2011 года, в долл. США)</i>		<i>Индекс развития человеческого потенциала</i>
	<i>2010 год</i>	<i>2013 год</i>	<i>2013 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2013 год</i>	<i>2013 год</i>
Южный Судан	10 919	6 351	13,1	3 838	1 965	„
Свазиленд	2 912	3 121	3,0	5 862	5 998	0,530
Таджикистан	3 181	3 945	7,4	2 110	2 432	0,607
Бывшая югославская Республика Македония	7 610	7 959	2,7	11 179	11 664	0,732
Туркменистан	13 273	18 639	10,2	10 032	13 555	0,698
Уганда	13 275	15 698	3,3	1 515	1 621	0,484
Узбекистан	21 574	27 303	8,0	4 185	5 002	0,661
Замбия	12 647	15 318	6,7	3 451	3 800	0,561
Зимбабве	5 202	6 725	4,5	1 484	1 773	0,492
В среднем по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю	10 425	12 289	6,6	4 780	5 380	0,556
В среднем по развивающимся странам транзита	277 434	331 553	5,8	6 525	7 131	

Источник: Статистический отдел Организации Объединенных Наций, Всемирный банк.

Таблица 2
Выборочные показатели развития инфраструктуры

	Дороги ^a		Железные дороги (в километрах)	Число абонентов мобильной сотовой связи (на 100 человек)	Число пользова- телей Интернета (на 100 человек)	Доступ к электроэнергии (процентная доля населения)
	Км	Процент заасфальти- рованных дорог				
	2000–2011 годы	2003–2011 годы				
Афганистан	23 133 (2010)	36 (2010)	..	70,7	5,9	41,0
Армения	7 749 (2011)	..	826	112,4	46,3	99,8
Азербайджан	18 986 (2011)	56 (2011)	2 068	107,6	58,7	100,0
Бутан	8 366 (2011)	34 (2011)	..	72,2	29,9	72,0
Боливия (Многонациональное Государство)	82 288 (2011)	12 (2011)	3 652	97,7	39,5	80,2
Ботсвана	25 798 (2005)	33 (2005)	888	160,6	15,0	43,1
Буркина-Фасо	15 304 (2011)	21 (2011)	622	66,4	4,4	13,1
Бурунди	12 322 (2004)	10 (2004)	..	25,0	1,3	5,3
Центральноафриканская Республика	20 278 (2010)	6,8 (2010)	..	29,5	3,5	9,5
Чад	40 000 (2006)	..	..	35,6	2,3	3,5
Эфиопия	44 359 (2007)	14 (2007)	..	27,3	1,9	23,0
Казахстан	97 155 (2011)	89 (2011)	14 319	184,7	54,0	100,0
Кыргызстан	34 000 (2007)	..	417	121,4	23,4	100,0
Лаосская Народно-Демократическая Республика	41 029 (2011)	14 (2009)	..	68,1	12,5	66,0
Лесото	5 940 (2001)	..	..	86,3	5,0	17,0
Малави	15 451 (2003)	45 (2003)	797	32,3	5,4	8,7
Мали	22 474 (2009)	25 (2009)	593	129,1	2,3	16,6
Монголия	49 250 (2014)	24 (2014)	1 818	124,2	17,7	86,2
Непал	19 875 (2008)	54 (2008)	59	76,8	13,3	76,3
Нигер	19 267 (2010)	21 (2008)	..	39,3	1,7	9,3
Парагвай	32 404 (2011)	16 (2011)	36	103,7	36,9	97,4
Республика Молдова	12 845 (2011)	86 (2011)	1 157	106,0	48,8	98,6
Руанда	14 008 (2004)	19 (2004)	..	56,8	8,7	10,8
Свазиленд	3 594 (2002)	..	300	71,5	24,7	35,2
Таджикистан	27 767 (2000)	..	621	91,8	16,0	100,0
Бывшая югославская Республика	13 983 (2011)	58 (2011)	699	106,2	61,2	99,0

	<i>Дороги^a</i>		<i>Железные дороги (в километрах)</i>	<i>Число абонентов мобильной сотовой связи (на 100 человек)</i>	<i>Число пользова- телей Интернета (на 100 человек)</i>	<i>Доступ к электроэнергии (процентная доля населения)</i>
	<i>Км</i>	<i>Процент заасфальти- рованных дорог</i>				
	<i>2000–2011 годы</i>	<i>2003–2011 годы</i>				
Македония						
Туркменистан	59 623 (2012)	..	4 980	116,9	9,6	100,0
Уганда	70 746 (2003)	23 (2003)	2 244	44,1	16,2	14,6
Узбекистан	81 600 (2000)	..	4 280	74,3	38,2	100,0
Замбия	66 781 (2000)	..	2 157	71,5	15,4	18,5
Зимбабве	97 267(2002)	..	3 427	96,3	18,5	36,9
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	1 083 642	..	45 960	65,4	20,6	42,2

Источник: Всемирный банк и МСЭ.

^a Год, за который приводится данная цифра, показан в скобках.

Таблица 3
Международная торговля, экспорт и импорт товаров

	<i>Общий объем экспорта (в млн. долл. США)</i>	<i>Общий объем импорта (в млн. долл. США)</i>	<i>Индекс концентрации</i>	<i>Индекс диверсификации</i>
	<i>2013 год</i>	<i>2013 год</i>	<i>2013 год</i>	<i>2013 год</i>
Афганистан	515	8 724	0,28	0,78
Армения	1 480	4 477	0,21	0,75
Азербайджан	31 776	11 156	0,88	0,78
Бутан	544	909	0,34	0,78
Боливия (Многонациональное Государство)	11 657	9 338	0,48	0,80
Ботсвана	7 608	7 544	0,79	0,89
Буркина-Фасо	2 356	3 900	0,53	0,82
Бурунди	91	811	0,36	0,71
Центральноафриканская Республика	150	250	0,36	0,78
Чад	4 100	2 800	0,92	0,81
Эфиопия	4 077	14 899	0,33	0,77

	<i>Общий объем экспорта (в млн. долл. США)</i>	<i>Общий объем импорта (в млн. долл. США)</i>	<i>Индекс концентрации</i>	<i>Индекс диверсификации</i>
	<i>2013 год</i>	<i>2013 год</i>	<i>2013 год</i>	<i>2013 год</i>
Казахстан	84 700	48 806	0,65	0,74
Кыргызстан	1 791	6 070	0,15	0,65
Лаосская Народно-Демократическая Республика	2 264	3 020	0,28	0,76
Лесото	847	2 200	0,46	0,85
Малави	1 208	2 845	0,47	0,82
Мали	2 339	3 800	0,53	0,84
Монголия	4 269	6 358	0,37	0,80
Непал	863	6 452	0,14	0,70
Нигер	1 600	2 020	0,47	0,84
Парагвай	9 432	12 142	0,34	0,80
Республика Молдова	2 428	5 492	0,15	0,65
Руанда	703	2 302	0,36	0,83
Южный Судан	..	..	..	..
Свазиленд	1 895	1 693	0,22	0,70
Таджикистан	1 161	4 151	0,48	0,85
Бывшая югославская Республика Македония	4 267	6 600	0,17	0,64
Туркменистан	17 000	10 000	0,49	0,81
Уганда	2 408	5 818	0,18	0,72
Узбекистан	12 643	12 998	0,25	0,75
Замбия	10 594	10 162	0,59	0,82
Зимбабве	3 507	4 300	0,26	0,76
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	230 272	222 034	0,36	0,61

Источник: ЮНКТАД.

Таблица 4
Трансграничная торговля и функционирование логистической цепочки

	Стоимость экспорта контейнера (в долл. США)	Стоимость импорта контейнера (в долл. США)	Время, необходимое для экспорта (количество суток)	Время, необходимое для импорта (количество суток)	Индекс эффективности функционирования логистической цепочки
	2014 год	2014 год	2014 год	2014 год	2014 год
Афганистан	5 045	5 680	86	91	2,07
Армения	1 885	2 175	16	18	2,67
Азербайджан	3 460	3 450	27	25	2,45
Бутан	2 230	2 330	38	37	2,29
Боливия (Многонациональное Государство)	1 440	1 745	22	28	2,48
Ботсвана	3 145	3 710	27	35	2,49
Буркина-Фасо	2 305	4 330	41	49	2,64
Бурунди	2 905	4 420	32	43	2,57
Центральноафриканская Республика	5 490	6 335	46	68	2,36
Чад	6 615	9 025	70	90	2,53
Эфиопия	2 380	2 960	44	44	2,59
Казахстан	5 285	5 265	79	67	2,70
Кыргызстан	4 760	6 000	63	73	2,21
Лаосская Народно-Демократическая Республика	1 950	1 910	23	26	2,39
Лесото	1 795	2 045	31	33	2,37
Малави	2 200	2 895	34	39	2,81
Мали	2 440	4 540	26	34	2,50
Монголия	2 745	2 950	44	45	2,36
Непал	2 545	2 650	40	39	2,59
Нигер	4 475	4 500	56	61	2,39
Парагвай	1 850	2 275	29	30	2,78
Республика Молдова	1 510	1 870	23	27	2,65
Руанда	3 245	4 990	26	27	2,76
Южный Судан	5 335	9 285	55	130	..
Свазиленд	1 980	2 245	17	23	..
Таджикистан	9 050	10 650	71	70	2,53
Бывшая югославская Республика Македония	1 376	1 380	12	11	2,50

	<i>Стоимость экспорта контейнера (в долл. США)</i>	<i>Стоимость импорта контейнера (в долл. США)</i>	<i>Время, необходимое для экспорта (количество суток)</i>	<i>Время, необходимое для импорта (количество суток)</i>	<i>Индекс эффективности функционирования логистической цепочки</i>
	<i>2014 год</i>	<i>2014 год</i>	<i>2014 год</i>	<i>2014 год</i>	<i>2014 год</i>
Туркменистан	..	..	..	..	2,30
Уганда	2 800	3 375	28	31	..
Узбекистан	5 090	6 452	54	104	2,39
Замбия	5 165	7 060	51	53	2,46
Зимбабве	4 265	6 160	53	71	2,34
В среднем по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю	3 444	4 344	41	49	2,49
В среднем по развивающимся странам транзита	1 301	1 599	22	27	2,69

Источник: Всемирный банк.