



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
8 September 2006
Russian
Original: English

Шестьдесят первая сессия

Пункт 55(b) предварительной повестки дня*

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

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

Доклад Генерального секретаря

Резюме

Настоящий доклад представляется во исполнение резолюции 60/208 Генеральной Ассамблеи от 22 декабря 2005 года, в которой Генеральному секретарю было предложено представить доклад о ходе осуществления Алматинской программы действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита. В соответствии с пунктом 50 Алматинской программы действий Генеральному секретарю следует представлять на основе информации, полученной от государств-членов и соответствующих международных, региональных и субрегиональных организаций,

* A/61/150 и Corr.1.



доклады о ходе выполнения Алматинской программы действий. На основе предоставленной информации в докладе приводится отчет о мероприятиях, осуществленных различными субъектами. В нем кратко описывается общая экономическая ситуация в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и излагаются мероприятия, осуществленные различными субъектами в целях удовлетворения особых потребностей в рамках решения приоритетных задач, поставленных в Алматинской программе действий.

I. Введение

1. Главной целью Алматинской программы действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита является налаживание партнерства в целях решения особых проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые вызваны отсутствием у них территориального доступа к морю и их удаленностью и изолированностью от мировых рынков. В Алматинской программе действий определены конкретные меры по пяти приоритетным направлениям, а именно: по основополагающим вопросам политики в области транзитных перевозок, развитию и эксплуатации инфраструктуры международной торговли и содействию развитию торговли, международной поддержке и выполнению и обзору системой Организации Объединенных Наций, в целях создания эффективных транспортных систем, признавая наличие взаимосвязи между транспортом и международной торговлей, и оценки темпов экономического роста. Алматинская программа действий нацелена на: а) обеспечение доступа к морю и от него для всех видов транспорта в соответствии с применимыми нормами международного права; б) сокращение расходов и улучшение качества услуг для повышения конкурентоспособности экспортируемых товаров; в) снижение стоимости доставки импортируемых товаров; г) решение проблем несвоевременности и ненадежности доставки товаров; д) создание надлежащих национальных транспортных сетей; е) сокращение ущерба от потерь, повреждения и порчи грузов в пути; ж) создание условий для расширения экспорта; з) повышение безопасности автомобильного транспорта и людей, проживающих вдоль транзитных коридоров.

2. В пункте 18 своей резолюции 60/208 от 22 декабря 2005 года Генеральная Ассамблея обратилась к Генеральному секретарю с просьбой представить доклад о ходе осуществления Алматинской программы действий. В рамках подготовки к настоящему докладу государствам — членам Организации Объединенных Наций, органам, организациям системы Организации Объединенных Наций и соответствующим международным, региональным и субрегиональным организациям было предложено предоставить соответствующую информацию, и их представления стали источником информации.

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

3. Существует 31 развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю, с общей численностью населения 370 миллионов человек и территорией общей площадью 16,3 млн. кв. км. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, продолжают сталкиваться с серьезными проблемами в их усилиях по достижению целей снижения в два раза показателя крайней нищеты и повышения уровня жизни населения. В «Докладе о развитии человека за 2005 год» указывается на то, что 10 из 20 находящихся в самом конце списка стран являются развивающимися странами, не имеющими выхода к морю.

4. В 2004 году в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, темпы роста валового внутреннего продукта (ВВП) составили 6,1 процента, что представляет собой существенное увеличение по сравнению с 4,3 процента в 2003 году. Такое увеличение вызвано главным образом более высокими ценами на сырьевые товары, а также улучшением общеэкономических показателей. Это особенно видно на примере стран-экспортеров нефти, таких, как Казахстан, Туркменистан и Узбекистан. На долю этих стран приходится свыше 36 процентов общего объема ВВП и 50 процентов общего объема экспорта стран, не имеющих выхода к морю. Несмотря на огромные различия, существующие между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, как группой, показатель ВВП на душу населения растет — с 416 долл. США в 2003 году до 487 долл. США в 2004 году. Исключая Зимбабве, все развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, имеют положительные темпы роста ВВП на душу населения.

5. Объем прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, возрос с 8,5 млрд. долл. США в 2003 году до 12,7 млрд. долл. США в 2004 году. Резкое увеличение объема инвестиций было связано главным образом с огромными вливаниями капитала в нефтяные месторождения в Каспийском море, строительство нефтепровода в Турцию (Баку — Тбилиси — Джейхан), строительство нефтепровода в Китай (Атасу — Алашанькоу) и освоение нефтяного месторождения Доба в Чаде. На долю Казахстана, Азербайджана, Чада и Боливии, вместе взятых, приходится свыше 70 процентов от общего объема прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю.

6. У развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, продолжает расти внешний долг, уровень которого является неприемлемым, хотя соотношение размера задолженности к экспорту сократилось с 220 процентов в 2003 году до 191 процента в 2004 году. В 2004 году соотношение задолженности и ВВП составило 59 процентов. По состоянию на июль 2006 года 8 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (Боливия, Буркина-Фасо, Замбия, Мали, Нигер, Руанда, Уганда и Эфиопия), достигли момента завершения процесса, 3 страны (Бурунди, Малави и Чад) достигли момента принятия решения и 2 страны (Лаосская Народно-Демократическая Республика и Центральнаяафриканская Республика) находятся на этапе, предшествующем моменту принятия решения по инициативе в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью (БСКЗ) Всемирного банка и Международного валютного фонда. По состоянию на июль 2006 года пять развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (Буркина-Фасо, Мали, Руанда, Уганда и Эфиопия), получили помощь в облегчении бремени внешней задолженности в рамках многосторонней инициативы по облегчению бремени внешней задолженности. Однако эти страны по-прежнему уязвимы в плане воздействия «экспортных шоков» и нуждаются в предоставляемых на льготной основе финансовых средствах и рациональном регулировании задолженности. Для того чтобы опять не угодить в ловушку внешней задолженности, им нужна международная помощь в целях диверсификации экспорта, создания институционального потенциала и обеспечения выхода к рынкам.

7. Слабые экономические показатели развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, свидетельствуют о прямом и косвенном воздействии географических факторов на ключевые макроэкономические показатели. Их морская

торговля неизбежно зависит от транзита через территорию других стран. Необходимость пересечения дополнительных границ и слишком большая удаленность от основных рынков в сочетании с обременительными процедурами и неадекватной инфраструктурой приводят к значительному росту общего объема издержек, связанных с транспортными услугами. Расстояние до портов считается одной из основных переменных величин, определяющих размер транспортных издержек, особенно ввиду того, что издержки, связанные с наземным транспортом, в 5–7 раз превышают издержки, связанные с морским транспортом.

8. Высокие транспортные расходы подрывают конкурентоспособность развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на международных рынках, а также их способность производить товары с меньшими издержками. Транспортные издержки являются серьезнейшим фактором, приводящим к сокращению объемов торговли. Сокращение объема торговли прямо или косвенно влияет на ВВП. Высокие транспортные издержки приводят к снижению покупательной способности и уровню потребления жителей стран, сказывается на действиях производителей, которые зависят от импорта, и могут провоцировать инфляцию. Высокие издержки, объясняемые неблагоприятным географическим положением, приводят к снижению коэффициента окупаемости капиталовложений, которая нужна инвесторам для того, чтобы финансировать проект в той или иной стране.

III. Конкретные мероприятия, проведенные в целях осуществления Алматинской программы действий

Приоритетное направление 1

Основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок

9. В Алматинской программе действий содержится призыв к развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита анализировать и пересматривать их нормативную базу с целью открыть возможности для более активного участия частного сектора; повышать транспарентность транзитного и пограничного регулирования; внедрять оптимизированные административные процедуры; упрощать пограничный контроль и процедуры; следовать международным конвенциям и расширять региональное и субрегиональное сотрудничество. В этой связи была предоставлена информация о ряде событий в этой области.

10. Правительство Афганистана изложило свой план реформы политики в области транзитного транспорта в своей стратегии национального развития и приняло решение о создании Афганского комитета по содействию торговле и транспорту, который объединяет представителей соответствующих правительственных учреждений и субъектов в целях упрощения и согласования процедур пересечения границы и повышения эффективности транзитных операций. Недавно Афганистан стал членом программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) и Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК). Он является активным членом

Организации экономического сотрудничества (ЭКО) и подписал протокол о создании контактной группы Шанхайской организации сотрудничества (ШОС).

11. Правительство Чили сообщило, что транзитные режимы в отношении Боливии и Парагвая регулируются Договором о мире, дружбе и торговле (1904 года), Конвенцией о грузовых перевозках (1912 года), Конвенцией о транзите (1937 года) и другими двусторонними оперативными документами. Кроме того, чилийскими портовыми и таможенными органами приняты меры по дальнейшему облегчению транзитных перевозок, включая применение льготных тарифов к транзитным грузам и предоставление складских помещений. В 2005 году был открыт бесплатный склад в Антофагасте, что позволило Парагваю хранить транзитные грузы без пошлин, налогов и других сборов с импортируемых товаров.

12. Правительство Азербайджана приступило к разработке транзитной стратегии в рамках стратегии развития транспортного сектора. Азербайджан присоединился к 12 конвенциям Европейской экономической комиссии (ЕЭК) в области транспорта. Кроме того, правительство Азербайджана подписало двусторонние соглашения по транспорту с правительствами Болгарии, Грузии, Хорватии, Нидерландов, Украины и Греции.

13. Правительство Китая присоединилось 4 июля 2005 года к Соглашению о трансграничных перевозках в субрегионе Большого Меконга. Китай имеет двусторонние соглашения по транзитным перевозкам с Казахстаном, Кыргызстаном, Монголией, Непалом, Таджикистаном и Узбекистаном. Кроме того, Китай готовится присоединиться к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. Китай принимает активное участие в консультациях по межправительственным соглашениям в рамках ШОС применительно к мерам содействия развитию международного автомобильного транспорта.

14. Правительство Кении сообщило, что Северный коридор является главной инфраструктурно-транспортной артерией, связывающей не имеющие выхода к морю страны района Великих озер в восточной и центральной частях Африки (Бурунди, Руанда и Уганда) и морской порт Момбаса. Управление по координации транзитных перевозок по Северному коридору содействовало созданию в Уганде и Руанде национальных комитетов по содействию торговле и транспорту. Это Управление пересматривает транзитные соглашения в целях преобразования Северного коридора в коридор экономического развития. Решению принципиальных вопросов транзитной политики способствовали также двусторонние усилия. Кения и Уганда наладили прямое железнодорожное сообщение, благодаря которому время в пути сократилось с 20 до 5–7 дней.

15. Правительство Кыргызстана недавно подписало или ратифицировало Конвенцию по дорожному движению 1968 года; Конвенцию о дорожных знаках и сигналах 1968 года; Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 года; Таможенную конвенцию, касающуюся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, 1956 года; Международную конвенцию о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года; и Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 года.

16. Правительство Лаосской Народно-Демократической Республики провело в 2005 году с Китаем, Вьетнамом и Таиландом двусторонние консультации по вопросу об осуществлении двусторонних соглашений по транзиту между этими странами. Благодаря либерализации транзитных перевозок в Лаосской Народно-Демократической Республике и Таиланде транспортные издержки были сокращены на 30–40 процентов.

17. Монголия недавно подписала или ратифицировала более восьми международных конвенций в области транспорта. Монгольский национальный транспортный комитет был создан в 2005 году. Монголия продолжает предпринимать усилия по дальнейшему развитию сотрудничества в области транзитных перевозок с соседними странами транзита. На седьмом совещании по проведению переговоров, которое проходило с 13 по 18 ноября 2005 года, Монголия, Российская Федерация и Китай согласовали текст трехстороннего Рамочного соглашения по транзитным перевозкам, в котором заложена основа для прочной субрегиональной нормативной системы. Ожидается, что правительства приступят к проведению переговоров по приложениям к этому Соглашению.

18. Южная Африка осуществила реформы в целях обеспечения расширения участия частного сектора в усилиях по развитию и эксплуатации инфраструктуры. В частности «ТрансАфрика консессионаризм» и «Баквена платинум консессионаризм» осуществили строительство магистрали N4 в Мапуту на востоке и магистрали N4 в Ботсвану и Намибию на западе. Южная Африка принимает активное участие в усилиях региональных интеграционных групп по повышению эффективности осуществления существующих соглашений по транзитным перевозкам, включая заключенные в рамках Сообщества по вопросам развития стран Юга Африки (САДК) протокол по транспорту, коммуникации и метеорологии и подготовленную в рамках Южноафриканского таможенного союза (САКУ) меморандум о взаимопонимании по дорожному транспорту. Южная Африка сотрудничает с техническими экспертами и менеджерами САКУ и САДК в деле согласования технических стандартов и норм в отношении транспорта, включая технические стандарты в отношении автотранспортных средств на территории стран САДК, стандарты в отношении строительства мостов и водительских удостоверений.

19. ЕЭК разработала свод международных соглашений и конвенций по поощрению и развитию международного транспорта посредством применения упрощенных и согласованных процедур пересечения границы. Под эгидой Комиссии было разработано 56 международных соглашений и конвенций.

20. Морская организация для Западной и Центральной Африки (МОЗЦА) внесла значительный вклад в разработку основных транзитных стратегий на субрегиональном уровне. Она содействовала осуществлению международных конвенций по транзитным перевозкам путем поощрения более широкого применения сетчатой системы опечатывания, с помощью которой опечатывается весь грузовик в целях обеспечения того, чтобы он отвечал техническим таможенным требованиям в соответствии с Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. Эта Конвенция требует, чтобы грузы перевозились автотранспортными средствами или контейнерами, которые гарантируют сохранность защитных таможенных пломб.

21. Экономическая комиссия для Африки (ЭКА) участвовала в осуществлении Алматинской программы действий в рамках своей программы работы и

разработанной Всемирным банком Программы по транспорту для стран Африки к югу от Сахары. Эта программа способствует созданию в Африке транспортных наблюдательных пунктов для сбора информации о задержках с прохождением грузов через транзитный транспортный коридор и связанных с этим издержках.

Приоритетное направление 2 Развитие и эксплуатация инфраструктуры

22. В Алматинской программе действий говорится, что одним из серьезных препятствий на пути создания эффективных систем транзитных перевозок является неадекватность транспортной инфраструктуры и средств связи.

23. Как показано в таблице 5 приложения к настоящему документу, в 2003 году общая протяженность дорожной сети развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составила 1,17 млн. км. В целом качество этих дорожных сетей является низким. Например, в Чаде лишь 0,8 процента дорог являются дорогами с твердым покрытием, в Центральноафриканской Республике этот показатель составляет 2,7 процента, в Монголии — 3,5 процента, в Боливии — 7,1 процента и в Нигере — 7,9 процента. Общая протяженность железных дорог всех развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляет приблизительно 40 446 км. Что касается воздушного транспорта, то 31 развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю, перевезла 12,3 млн. пассажиров, что составляет всего лишь 0,65 процента от общемирового показателя пассажироперевозок. Общий объем воздушных грузовых перевозок развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составил 368,7 млн. тонн на километр, что составляет лишь 0,26 процента от общемирового показателя.

24. Что касается телекоммуникационной инфраструктуры, то в 2003 году на 100 жителей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в среднем приходилось 2,9 основной телефонной линии по сравнению со среднемировым показателем в 18,3 процента. В Афганистане, Чаде, Центральноафриканской Республике, Нигере и Уганде этот показатель составляет 0,2 основной телефонной линии на 100 жителей. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, отстают также в применении мобильной сетевой связи: в 2003 году на каждые 100 жителей приходилось в среднем 4,3 абонента мобильной сотовой связи. Еще одним предметом серьезной озабоченности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, является увеличивающаяся цифровая пропасть. Если в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, на 1000 жителей в 2003 году приходился 8,1 персональных компьютеров, то в среднем по миру этот показатель составлял 100,8.

25. В 2005 году правительство Афганистана осуществило 114 проектов, связанных с дорожной инфраструктурой. В рамках общих усилий по реконструкции было отремонтировано 3227 км региональных дорог, 4906 км автомагистралей и 4500 км провинциальных дорог. В 2003 году началось строительство кольцевой дороги, и на большинстве ее участков работы продолжаются, включая на дорогах, соединяющих страну с соседними Таджикистаном, Пакистаном и Исламской Республикой Иран.

26. Азербайджан сообщил о том, что им приняты меры по модернизации дорог, железнодорожного транспорта, нефтепроводов, портовых сооружений, воздушного транспорта и связи. В области дорожной инфраструктуры принимаются важные меры по приведению в соответствие с международными нормами технических характеристик автомагистрали Баку — Алят — Кюрдамир — Евлах — Гянджа — Казах — граница с Грузией (азербайджанский участок коридора ТРАСЕКА) и автомагистрали от границы с Россией Куба — Баку — Алят — Сальяны — Ленкорань — Астара — граница с Ираном (международно-транспортный коридор Север-Юг). С 2004 года запущен в эксплуатацию участок дороги Алят — Кази-Магомед на автомагистрали Баку — Алят — Кюрдамир — Евлах — Гянджа — Казах — граница с Грузией. На участке Гянджа — Казах в настоящее время идут ремонтно-восстановительные работы на сумму 48 млн. долл. США.

27. Правительство Чили сообщило, что оно продолжает предпринимать усилия по дальнейшему укреплению инфраструктуры транзитного транспорта, который обслуживает Боливию и Парагвай. Идет строительство основных чилийских дорог, соединяющих Чили и Боливию, включая пограничный пропускной пункт Арика-Тамбо Кемадо. В 2005 году Чили и Боливия договорились уделять повышенное внимание дорогам через границу посредством вложения достаточных средств и улучшения координации и планирования.

28. У Казахстана есть пять международных железнодорожных транспортных коридоров, из которых наиболее важным является проект строительства транскозахстанской магистрали из Китая в Европу через территорию Казахстана, Туркменистана, Исламской Республики Иран и Турции. Осуществление этого проекта на сумму 4 млрд. долл. США позволит доставлять грузы из портов Китая в Роттердам за 18 дней. С 2002 года отремонтировано более 14 000 км дорог на сумму 1 млрд. долл. США. Недавно были введены в эксплуатацию два новых международных воздушных терминала в Астане и Алматы. В результате количество авиакомпаний, работающих в Казахстане, возросло до 47.

29. В Кении состояние дорожной сети Северного коридора ухудшается из-за большого объема перевозок и неэффективного применения правил об осевой нагрузке. При содействии Европейского союза было отремонтировано 137 км дорог, и 357 км дорог подлежат ремонту до 2009 года. В целях увеличения пропускной способности этого коридора был подписан меморандум о взаимопонимании о строительстве новых участков нефтепровода, связывающих порт Момбаса с терминалами Кисуму и Элдорет в Кении. В настоящее время нефть отгружается и перевозится в Бурунди, Руанду и Уганду на грузовиках.

30. Министерство транспорта Кыргызстана приступило к осуществлению третьего этапа строительства автомагистрали Бишкек — Ош. Строительство магистрали Ош — Сарыташ — Иркештам протяженностью 258 км обеспечит Кыргызстану доступ в Китай. Правительством принят специальный закон в отношении проекта строительства автотрассы Ош — Сарыташ — Иркештам для того, чтобы подчеркнуть ее стратегическое значение для Республики.

31. В Лаосской Народно-Демократической Республике в скором времени будет продолжена железнодорожная линия протяженностью 3,5 км от середины Моста дружбы, благодаря чему будет завершено строительство недостающего звена на участке трассы между Тханаленгом в Лаосской Народно-Демократической Республике и железнодорожными сетями Таиланда. Строи-

тельство второго международного моста между Саванакхетом (Лаосская Народно-Демократическая Республика) и Мукдаханом (Таиланд), финансируемое Японским банком международного сотрудничества, будет завершено в 2006 году. В дорожном секторе началось строительство участка магистрали № 3 протяженностью 193 км вдоль экономического коридора Север-Юг. С помощью финансовых средств, предоставленных Вьетнамом, в южном экономическом коридоре идет строительство автотрассы 18 А общей протяженностью 118,2 км, которая берет свое начало в провинции Аттапеу и идет к границе между Лаосской Народно-Демократической Республикой и Вьетнамом. В начале 2006 года было завершено строительство центрального коридора протяженностью 149 км вдоль автотрассы № 12, которая соединяет северо-восток Таиланда с центральным морским портом во Вьетнаме.

32. Монголия ратифицировала Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог. Монголия имеет выход на азиатскую автомобильную дорогу АН-3. Для строительства 725 км дорог вдоль автотрассы АН-4 требуются капиталовложения в размере 91,9 млн. долл. США, а для строительства 873 км дорог вдоль автомагистрали АН-32 требуется еще 120,9 млн. долл. США.

33. В целях повышения эффективности транзитных перевозок правительство Южной Африки определило в качестве приоритетных шесть транзитных дорожных коридоров, которые образуют главную региональную сеть. В соответствии со Стратегическими рамками дорожной инфраструктуры для Южной Африки частному сектору предлагается играть более активную роль в развитии и эксплуатации инфраструктуры. В рамках национальной стратегии организации грузовых перевозок и хранения грузов был также подготовлен генеральный план по портам компании «Транснет» в целях дальнейшего развития портовой инфраструктуры и повышения ее эффективности. В области воздушного транспорта был разработан национальный план развития аэропортов. Правительство Южной Африки продолжало предпринимать усилия по повышению эффективности осуществления двусторонних соглашений о воздушном сообщении и Ямусукрского решения по открытому небу в Африке.

34. Правительство Таджикистана ратифицировало Межправительственное соглашение по сети азиатских автомобильных дорог. Существует три главных транзитных коридора (Худжанд — Душанбе — Нижний Пяндж; Карамык — Джиргаталь — Душанбе — Турсунзаде — Узун — Термез; и Калаихум — Хорог — Мургаб — Кульма) через территорию Таджикистана, которые являются частью сети азиатских автомобильных дорог. В 2000–2005 годах правительство Таджикистана осуществило четыре дорожных инфраструктурных проекта на сумму 84 млн. долл. США. В настоящее время осуществляется 13 проектов в области транспортной инфраструктуры стоимостью 468 млн. долл. США.

35. В регионе Общего рынка Восточной и Южной Африки (КОМЕСА) в марте 2004 года было завершено строительство автомагистрали Катима Мулило и моста Шешеке, благодаря чему улучшилось сообщение с Намибией и Замбией, Зимбабве, Малави и Демократической Республикой Конго. На участках автомагистрали Момбаса — Кампала завершены строительные работы. Была восстановлена дорога Гондар — Метема, которая связывает Эфиопию и Судан. Была модернизирована дорога Атбара — Порт-Судан, благодаря чему расстояние между Хартумом и Порт-Суданом было сокращено почти на 400 км.

36. На своей шестьдесят второй сессии 12 апреля 2006 года Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций приняла резолюцию 62/4 о Межправительственном соглашении по сети трансасиатских железных дорог. Планируется, что официальная церемония подписания этого соглашения состоится в ходе конференции министров транспорта, которая должна быть проведена в ноябре 2006 года в Пусане, Республика Корея.

37. Европейская экономическая комиссия продолжала развивать региональное сотрудничество в целях скоординированного развития международных сетей автомобильных и железных дорог, внутренних водных путей и комбинированных перевозок (Евросети) посредством заключения имеющих обязательную юридическую силу соглашений по инфраструктурным сетям в рамках проекта Трансъевропейской автомагистрали и проекта Трансъевропейской железнодорожной магистрали. В генеральном плане по обоим проектам определены основные сети автомобильных и железных дорог в 21 стране Центральной, Восточной Юго-Восточной Европы, в соответствии с которыми был оценен и определен 491 проект сметной стоимостью 102 млрд. евро.

Приоритетное направление 3

Международная торговля и содействие развитию торговли

38. По состоянию на март 2006 года 9 из 31 развивающейся страны, не имеющей выхода к морю, и 5 из 34 развивающихся стран транзита не являлись членами Всемирной торговой организации (ВТО). В 2004 году объем экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, возрос до 55,7 млрд. долл. США по сравнению с 42,3 млрд. долл. США в 2003 году. Это было вызвано главным образом увеличением объема экспорта — в основном из-за роста мировых цен на нефть и бензин — Азербайджана, Боливии, Казахстана, Туркменистана, Узбекистана и Чада, на долю которых приходится 62 процента общего объема экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Однако доля развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в общем объеме экспорта и импорта мировых товаров оставалась незначительной — 0,63 и 0,66 процента, соответственно. В период 2003–2004 годов 28 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имели отрицательное сальдо платежного баланса по текущим операциям. Основная выручка от экспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, приходится на сырьевые товары. В развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, внутрирегиональная торговля является ограниченной.

39. Помимо физической перевозки товаров, на показатели внешней торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита сильно влияют требования, связанные с соблюдением изнурительных процедур, документацией и контрактами. В докладе «Бизнес в 2006 году» (“Doing business in 2006”) Всемирный банк установил, что издержки, связанные с соблюдением таможенных и транспортных процедур, являются самой большой статьей расходов в рамках внешней торговли и что они превышают импортные тарифы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. По имеющимся оценкам, из-за бюрократизма стоимость экспорта в развивающихся странах возрастает почти на 10 процентов, а из-за неэффективных таможенных и транспортных операций компании вынуждены хранить на своих складах

более крупные запасы, что увеличивает себестоимость еще на 4–6 процентов. Кроме того, согласно проведенным исследованиям, каждый дополнительный день задержек с транспортировкой увеличивает стоимость груза, перевозимого морским и железнодорожным транспортом, на 0,5 процента.

40. На прохождение многочисленных процедурных этапов, связанных с импортом и экспортом товаров в масштабах всего мира, уходит соответственно 31,9 и 39,9 дня. В случае с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, эти показатели увеличиваются до 57,3 и 72,3 дня. В отличие от развивающихся стран транзита у развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на импорт товаров уходит еще 22,9 дня, а на экспорт товаров — еще 28,6 дня. На объекты физической инфраструктуры или порты и внутренний транспорт приходится лишь четверть задержек, в то время как на обработку дополнительной документации, таможенные процедуры и досмотр приходится 75 процентов всех задержек; 59 процентов приходится на обработку документации, представляемой до принятия грузов, и 16 процентов приходится на таможенную и досмотровую. В ходе таможенной очистки в Африке и Южной Азии вскрываются и досматриваются около 70 процентов грузовых контейнеров с импортируемыми товарами, что еще более замедляет процесс импорта. Вскрытие каждого контейнера происходит в Буркина-Фасо, Малави, Мали и Непале.

41. Нигер, Руанда, Афганистан, Чад, Центральноафриканская Республика, Бурунди, Кыргызстан и Узбекистан являются 8 из 10 стран мира, где процесс импорта товаров занимает больше всего времени. В целом развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, требуют применительно к импортируемым товарам предъявления 13,4 документа и 31,3 подписи. В отличие от этого развивающиеся страны транзита требуют 12,2 документа и 21,3 подписи. Эти цифры контрастируют со среднемировыми показателями, составляющими 10,8 документа и 16,5 подписи.

42. Бурунди, Мали, Азербайджан, Буркина-Фасо, Чад, Казахстан и Центральноафриканская Республика являются 7 из 10 стран мира, которые требуют для обработки экспорта наибольшее количество документов. В целом для экспорта развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, требуют 9,7 документа и 20,1 подписи. В отличие от этого развивающиеся страны транзита требуют 7,8 документа и 13,3 подписи. Эти цифры контрастируют со среднемировыми показателями, которые составляют 7,4 документа и 11 подписей. Страны Африки, расположенные к югу от Сахары, требуют в среднем 18 подписей, что значительно отличается от ситуации в Восточной Азии и в районе Тихого океана, где требуется лишь 7 подписей. Среднее количество подписей, требуемое для экспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, почти в два раза превышает среднемировые показатели.

43. Эти выводы свидетельствуют о необходимости активнее содействовать торговле и проводить реформы в целях повышения эффективности транзитных перевозок. Как показывают результаты проведенных исследований, бюрократизм приводит к негативным результатам в торговле. Чрезмерное количество документов, необходимых для экспорта, приводит к снижению доли торговли в ВВП, а увеличение количества подписей в торговле приводит к росту коррупции. Некоторые развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита осуществили реформы в целях упорядочения транзитных перевозок: в Камеруне и Перу были сокращены предельные сроки та-

моженной очистки, в Пакистане и Уганде были отменены торговые лицензии, Руанда отменила требование о досмотре перед отгрузкой, Афганистан модернизировал дорожную и портовую инфраструктуру, в Исламской Республике Иран была автоматизирована процедура уплаты торгового налога, а в Мавритании порт Нуакшот функционирует сейчас круглосуточно, а не 60 часов в неделю, как было раньше. Кроме того, в докладе Всемирного банка отмечаются три эффективные реформы, проведенные в 2004 году: внедрение процедуры электронного оформления документов, применение политики оценки рисков в ходе досмотров и регионализация таможенных и транспортных реформ.

Таблица
Элементы нефизических барьеров для трансграничной торговли

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю							Развивающиеся страны транзита						
Документы для экспорта (количество)	Подписи для экспорта (количество)	Время, уходящее на экспорт (в днях)	Документы для импорта (количество)	Подписи для импорта (количество)	Время, уходящее на импорт (в днях)		Документы для экспорта (количество)	Подписи для экспорта (количество)	Время, уходящее на экспорт (в днях)	Документы для импорта (количество)	Подписи для импорта (количество)	Время, уходящее на импорт (в днях)	
Афганистан	..	..	..	10	57	97	Алжир	8	8	29	8	12	51
Армения	7	12	34	6	15	37	Ангола	..	..	..	10	28	64
Азербайджан	7	40	69	18	55	79	Аргентина	6	6	23	7	9	30
Бутан	10	12	39	14	12	42	Бангладеш	7	15	35	16	38	57
Боливия	9	15	43	9	16	49	Бенин	8	10	36	11	14	49
Ботсвана	6	7	37	9	10	42	Бразилия	7	8	39	14	16	43
Буркина-Фасо	9	19	71	13	37	66	Камбоджа	8	10	43	12	18	55
Бурунди	11	29	67	19	55	124	Камерун	10	11	39	14	20	53
Центрально-африканская Республика	9	38	116	10	75	122	Чили	6	7	23	8	8	24
Чад	7	32	87	14	42	111	Китай	6	7	20	11	8	24
Эфиопия	8	33	46	13	45	57	Демократическая Республика Конго	8	45	50	15	80	67
Казахстан	14	15	93	18	17	87	Кот-д'Ивуар	7	11	21	16	21	
Кыргызстан	..	..	..	18	27	127	Джибути	..	..	..	..	..	..
Лаосская Народно-Демократическая Республика	12	17	66	16	28	78	Эритрея	11	20	69	17	33	69
Лесото	..	..	..	10	15	50	Гана	6	11	47	13	13	55
Македония, бывшая югославская Республика	10	8	32	10	11	35	Гвинея	7	11	43	12	23	56
Малави	9	12	41	6	20	61	Индия	10	22	36	15	27	43
Мали	10	33	67	16	60	61	Исламская Республика Иран	11	30	45	11	45	51
Молдова, Республика	7	12	33	7	13	35	Кения	8	15	45	13	20	62
							Мозамбик	6	12	41	16	12	41
							Мьянма	..	..	..	..	..	..
							Намибия	9	7	32	14	7	25

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю							Развивающиеся страны транзита						
Документы для экспорта (количество)	Подписи для экспорта (количество)	Время, уходящее на экспорт (в днях)	Документы для импорта (количество)	Подписи для импорта (количество)	Время, уходящее на импорт (в днях)		Документы для экспорта (количество)	Подписи для экспорта (количество)	Время, уходящее на экспорт (в днях)	Документы для импорта (количество)	Подписи для импорта (количество)	Время, уходящее на импорт (в днях)	
Монголия	11	21	66	10	27	74	Нигерия	11	39	41	13	71	53
Непал	7	12	44	10	24	38	Пакистан	8	10	33	12	15	39
Нигер	..	..	..	19	52	89	Перу	8	10	24	13	13	31
Парагвай	9	7	34	13	11	31	Сенегал	6	8	23	10	12	26
Руанда	14	27	63	19	46	92	Сомали	..	..	..	..	..	..
Свазиленд	..	..	..	..	..	..	Южная Африка	5	7	31	9	9	34
Таджикистан	..	..	..	..	..	..	Танзания	7	10	30	13	16	51
Туркменистан	..	..	..	..	..	..	Таиланд	9	10	23	14	10	25
Уганда	13	18	58	17	27	73	Того	8	8	34	11	14	43
Узбекистан	..	..	..	18	32	139	Турция	9	10	20	13	20	25
Замбия	16	25	60	19	28	62	Уругвай	9	10	22	9	12	25
Зимбабве	9	18	52	15	19	66	Вьетнам	6	12	35	9	15	36
В среднем	9,7	20,1	57,3	13,4	31,3	72,3	В среднем	7,8	13,3	34,4	12,2	21,3	43,7
В среднем по миру	7,4	11	31,9	10,8	16,5	39,9	В среднем по миру	7,4	11	31,9	10,8	16,5	39,9

Источник: World Bank, *Doing Business Database Online*. Показатели рассчитаны Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ).

Примечание: Две точки (..) означают, что данные отсутствуют.

44. Азербайджан присоединился к Международной конвенции об упрощении и согласовании таможенных процедур (Киотская конвенция) и соответствующим образом изменит таможенные правила. Азербайджан внедрил автоматизированную систему поиска информации, которая объединяет соответствующие правительственные ведомства, занимающиеся различными аспектами пересечения границ.

45. Правительство Бразилии сообщило, что в 2005 году была учреждена Комиссия по контролю за торговлей между Бразилией и Парагваем в целях развития и диверсификации экспорта из Парагвая и поиска возможных путей устранения трудностей — технических и бюрократических, — с которыми сталкиваются парагвайские экспортеры в Бразилии. Бразилия также предоставляет для транзитных грузов из Боливии и Парагвая беспопшлинные склады в своих морских портах.

46. Правительство Чили сообщило, что в 1993 году в рамках Латиноамериканской ассоциации интеграции (ЛАИ) было подписано Соглашение об экономическом сотрудничестве № 22, в соответствии с которым тарифные преференции были распространены на 585 товаров. В целях усиления Соглашения № 22 в 2005 году был подписан пятнадцатый дополнительный протокол. В соответствии с этим протоколом боливийским экспортным товарам предоставляется полный преференциальный доступ на чилийские рынки. Объем торговли между Чили и Боливией составил в 2005 году 248,4 млн. долл. США, что на 29 процентов выше соответствующего показателя за 2004 год. В 2005 году полные тарифные преференции распространялись на 79,4 процента чилийского импорта из Боливии и 33,9 процента чилийского экспорта в Боливию. Объем торговли между Чили и Парагваем достиг в 2005 году уровня в 158 млн. долл. США, при этом Парагвай имел положительный торговый баланс. Приблизительно 80 процентов товаров в торговле между Чили и Парагваем освобождены от тарифов.

47. Монголия приняла участие в совместном проекте, который осуществлялся Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана и Организацией по сотрудничеству между железными дорогами в целях поддержки 12 стран, не имеющих выхода к морю, в Азии и на Кавказе. В соответствии с этим проектом между Брестом (Беларусь), Улан-Батором (Монголия) и Польшей ходит демонстрационный контейнерный поезд. Демонстрационные прогнозы свидетельствуют о том, что расстояние в 7562 км можно пройти за 13 дней, при этом поезд проходит в день 582 км, что говорит о том, что время в пути можно сократить более чем в три раза ради значительной экономии ресурсов и сбережения оборудования.

48. После заключения между Южной Африкой, Ботсваной и Намибией меморандума о взаимопонимании по вопросу об управлении коридором через Калахари договаривающиеся стороны согласились использовать единый административный документ в целях совершенствования процедур пересечения границы и сокращения количества требуемых транзитных документов.

49. К числу мер по содействию торговле, принятых правительством Нигера, относились согласование таможенных процедур и правил прохождения товаров, создание расположенных рядом друг с другом постов таможенного контроля, укрепление межведомственной координации и сотрудничества, создание

комитетов по содействию торговле и применение единого межгосударственного транзитного документа — книжки МДП.

50. Азиатский банк развития сообщил о значительном прогрессе, достигнутом в области содействия торговле в рамках программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, включая а) согласование и модернизацию таможенных процедур; б) двусторонние соглашения по транзиту и сотрудничеству, подписанные в 2005 году между Кыргызстаном и Таджикистаном, Азербайджаном и Китаем; в) пилотную проверку Казахстаном и Кыргызстаном работы совместных пунктов таможенного контроля на КПП Кордай-Ак-Жол; г) открытие веб-сайта программы по содействию торговле в рамках программы Центральноазиатского регионального сотрудничества; и е) оказание банкам в регионе консультативных услуг по финансированию торговли вместе с гарантиями финансирования торговли в целях содействия развитию внешней торговли.

51. Цель, которую преследует Международная морская организация, состоит в содействии морским перевозкам в рамках международной торговли и содействия торговле путем упрощения и уменьшения количества требуемых документов и процедур, связанных с прибытием, стоянкой и уходом судов, занимающихся международными перевозками. Организация оказывает техническую помощь развивающимся странам по линии ее комплексной программы технического сотрудничества.

52. КОМЕСА применяет подход, основанный на развитии коридоров. В связи с коридорами были учреждены институты и комитеты по управлению коридорами совместно с Программой по вопросам политики в области развития транспорта в странах Африки к югу от Сахары, Восточноафриканским сообществом и Сообществом по вопросам развития стран юга Африки. Например, в Дар-эс-саламском коридоре, который образуют Малави, Демократическая Республика Конго, Объединенная Республика Танзания и Замбия, участники подписали устав комитета по управлению коридором. КОМЕСА содействует также созданию на востоке и юге Африки единых пограничных пунктов. Достигнут прогресс в создании таких пунктов в Чирунду на границе между Замбией и Зимбабве. Управление по координации транзитных перевозок через Северный коридор (ТТСА) сообщило, что было проведено исследование, посвященное оценке потребностей, и был подготовлен проект бизнес-плана по созданию пограничного пункта Малаба между Кенией и Угандой при финансовой поддержке со стороны Агентства Соединенных Штатов по международному развитию (ЮСАИД).

53. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита продолжали пользоваться результатами осуществления программы в отношении автоматизированной системы таможенных данных (АСИКУДА) Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), которая призвана ускорить прохождение таможенных процедур за счет применения информационных технологий. В 2005 году по всему миру было проведено более 60 учебных занятий на национальном и региональном уровнях. В Республике Молдова была внедрена новая система “ASYCUDAWorld”, работающая на базе Интернета системы АСИКУДА. ЮНКТАД продолжала осуществлять в Афганистане при финансовой поддерж-

ке Всемирного банка проект срочной модернизации таможенных процедур и содействия торговле.

54. Комиссия по праву международной торговли Организации Объединенных Наций (ЮНСИТРАЛ) подготовила проект документа в целях модернизации и универсализации законов, связанных с международной перевозкой грузов. Проект документа охватывал, среди прочего, ответственность и обязательства перевозчиков, электронную торговлю, доставку, обязательства грузоотправителя и транспортную документацию. Кроме того, для оказания странам помощи в создании правовых рамок, благоприятствующих частным инвестициям в государственную инфраструктуру, особенно в целях строительства и развития объектов инфраструктуры, имеющих важнейшее значение для успешного осуществления Алматинской программы действий, особенно портов, платных дорог и транспортных терминалов, ЮНСИТРАЛ подготовила «Руководство для законодательных органов по проектам в области инфраструктуры, финансируемым из частных источников» и связанные с ним типовые положения. Согласование и модернизация законов будет способствовать общему сокращению операционных издержек, обеспечению большей предсказуемости в ситуациях, когда возникают проблемы, и укреплению доверия между партнерами в международной предпринимательской деятельности.

55. ЕЭК продолжала осуществлять проекты по содействию торговле в государствах-членах, не имеющих выхода к морю. Комиссия оказывала содействие в налаживании партнерства между государственным и частным секторами в рамках поддержки усилий по содействию торговле путем организации семинаров в Азербайджане, Казахстане, Республике Молдова, Украине и Узбекистане. Кроме того, семинары были организованы по вопросу о присоединении к ВТО и содействии торговле. Европейская экономическая комиссия совместно с Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана продолжала поддерживать деятельность Рабочей группы по транспорту и укреплению порядка пересечения границы Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА).

56. ВТО сообщила, что проводимые по ее линии переговоры о содействии торговле предоставляют уникальную возможность развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита. Члены ВТО уточнят и улучшат статью V Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) о свободе транзита; статью VIII о сборах и формальностях, связанных с ввозом и вывозом; и статью X о публикациях и применении правил торговли, в которой предусматривается обеспечение транспарентности торговых правил. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, принимают активное участие в этих переговорах и представили ряд предложений. Письменные представления по вопросам транзита были получены от Боливии, Японии, Кыргызстана, Республики Молдова, Монголии и Парагвая (TN/TF/W/28), Перу (TN/TF/W/30), Республики Корея (TN/TF/W/34), Европейских сообществ (TN/TF/W/35), Парагвая, Руанды, Швейцарии (TN/TF/W/39), Сингапура (TN/TF/W/47), Кубы (TN/TF/W/64) и Армении, Канады, Европейских сообществ, Кыргызстана, Монголии, Новой Зеландии, Парагвая и Республики Молдова (TN/TF/W/79). В конкретных предложениях речь шла о пересмотре и официальном опубликовании сборов и начислений, запрете на официально не опубликованные сборы и начисления, действенном наказании за взимание транзитных сборов, сокращении и упрощении транзитных формальностей,

требованиях в отношении документации, применении международных стандартов и развитии региональных транзитных механизмов.

Приоритетное направление 4 Международная поддержка

57. В Алматинской программе действий признается, что расходы, связанные с созданием и эксплуатацией эффективных систем транзитных перевозок, настолько велики, что развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита не под силу решить эту непростую задачу самостоятельно. Поэтому партнеры по развитию должны играть важную роль в оказании поддержки в реализации программ развития транзитных перевозок.

58. Главным источником внешних финансовых средств для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, остается официальная помощь в целях развития (ОПР). В 2004 году общий объем ОПР, полученный развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, от Организации экономического сотрудничества (ОЭСР) возрос до 13,8 млрд. долл. США по сравнению с 10,1 млрд. долл. США в 2003 году, хотя в 2004 году около 7 процентов общего объема ОПР было направлено на развитие инфраструктуры транспорта, хранения и связи, что представляет собой увеличение по сравнению с показателем в 6,5 процента в 2003 году. В 2004 году объем ОПР, выделенный на цели транспорта, хранения и связи в Афганистане, значительно возрос до уровня в 326,1 млн. долл. США по сравнению с суммой в 59,9 млн. долл. США в 2003 году.

59. Помощь в развитии инфраструктуры транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, оказывал Китай. В частности, Китай завершает оказание инженерно-строительной помощи на участке автомагистрали Куньмин — Бангкок на территории Лаосской Народно-Демократической Республики на общую сумму 250 млн. юаней. Китай оказывает помощь Непалу в строительстве автомагистрали Сьяфрубензи — Расувагадхи, которая проходит через порт Чжанму в Китае, и в строительстве автомагистрали Баглунг — Джомсом, которая проходит через порт Цзилун в Китае. Китай предоставил Ботсване льготные кредиты на сумму 180 млн. юаней для строительства железной дороги и льготный кредит на сумму 350 млн. юаней на строительство первой и второй очередей проекта автомагистрали Летлхалане — Канг.

60. Правительство Бельгии сообщило, что основную долю своей ОПР она выделила 18 странам, включая шесть стран, не имеющих выхода к морю (Руанда, Бурунди, Уганда, Нигер, Боливия и Мали). Кроме того, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Буркина-Фасо и Эфиопия являются получателями прямой официальной помощи по двусторонним каналам в рамках программ, начатых в 2003 году. В 2003 году Бельгия выделила развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, 6,6 процента своей ОПР, а в 2004 году — 9,8 процента. Бельгия оказывает содействие в осуществлении нескольких инфраструктурных проектов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Например, Бельгия была одним из основных партнеров в строительстве порта Гуаямерин в Боливии и помогла в разработке портовых и морских проектов в Лаосской Народно-Демократической Республике. В Замбии Бельгия принимала участие в ремонте аэропортов в Лусаке и участвовала в

реализации инициатив по развитию сектора СМИ в Боливии, Буркина-Фасо и Руанде. Бельгия оказала помощь Боливии, Буркина-Фасо и Руанде в вопросах торговой политики и управления.

61. В 2005 году Мексика возобновила осуществление своей программы технического сотрудничества в Боливии на двухгодичный период 2005–2007 годов. Эта программа предусматривает реализацию 13 инициатив в области городского развития, туризма, повышение производительности и конкурентоспособности, энергетики и земельной реформы. Основой для двустороннего технического сотрудничества является базовая конвенция о научно-техническом сотрудничестве между Мексикой и Парагваем. Программа на двухгодичный период 2005–2007 годов охватывала десять проектов в области природных ресурсов, социального развития, туризма, государственного управления, реагирования на стихийные бедствия и здравоохранение.

62. Азиатский банк развития (АЗБР) продолжал оказывать помощь Афганистану, Азербайджану, Казахстану, Кыргызстану, Монголии, Таджикистану и Узбекистану по линии программы ЦАРЭС. Учреждениями, участвующими в программе ЦАРЭС, являются АЗБР, Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), Международный валютный фонд (МВФ), Исламский банк развития (ИБР), Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Всемирный банк. Меры, принятые по линии ЦАРЭС за прошедший год в секторе транспорта включали в себя: а) принятие «дорожной карты» транспортного сектора на период 2005–2010 годов; б) принятие плана действий по осуществлению «дорожной карты»; в) утверждение показателей деятельности; г) подготовку доклада о возможностях либерализации сектора авиаперевозок в Центральной Азии; и е) обработку крупных инвестиционных инфраструктурных проектов. В одном лишь транспортном секторе ЦАРЭС общая инвестиционная программа шести многосторонних учреждений, как ожидается, превысит объем 1 млрд. долл. США на двухгодичный период 2005–2006 годов.

63. Международный союз электросвязи (МСЭ) осуществил в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, ряд проектов, связанных с электронной торговлей и электронным правительством, с тем чтобы помочь им легко выходить на рынки и использовать информационно-коммуникационные технологии в качестве катализатора для расширения торговли. Для этого понадобилось создать соответствующие инфраструктуры ключей общего пользования для обеспечения целостности и безопасности сети с оказанием помощи в создании соответствующих нормативно-правовых рамок. Проекты были осуществлены в Непале, Бутане, Мали, Руанде, Уганде, Азербайджане, Кыргызстане и Узбекистане.

64. Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО) сообщила об увеличении объема помощи развивающимся странам в расширении возможностей их коммерсантов соблюдать международные технические стандарты в отношении продовольствия и сельскохозяйственной продукции. Многие программы технической помощи осуществляются в ряде развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В 2003 году совместно с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), Всемирной организацией здоровья животных (ВОЗЖ), ВТО и Всемирным банком ФАО учредила фонд для разработки стандартов для развития торговли в целях координации усилий по созданию потенциала в области продовольственной безопасности и защиты

растений и животных, предоставив в распоряжение стран и субъектов механизмы финансирования в интересах удовлетворения санитарных и фитосанитарных стандартов ВТО.

65. Программа транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия (ТРАСЕКА), начатая Европейским союзом, служит катализатором для развития транспортной инфраструктуры и экономики участвующих стран, а именно: Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Монголии, Республики Молдова, Румынии, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана и Украины. Она продолжала оказывать содействие развитию регионального сотрудничества в целях привлечения и поощрения инвестиций со стороны международных финансовых институтов и частных инвесторов. Для региона ТРАСЕКА была создана основная инфраструктурная сеть, включая дороги — независимо от их различных стандартов или интенсивности движения, — которые используются для международных и крупных национальных международных перевозок.

66. Через свои национальные ассоциации Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) представляет в масштабах всего мира автодорожный транспорт. Союз является международным гарантом Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. МСАТ оказал помощь в подготовке кадров пользователям системы МДП из государственного и частного секторов бывшей югославской Республики Македония, Азербайджана, Кыргызстана, Казахстана, Украины, Сербии и Черногории, Румынии, Китая, Таиланда, Пакистана, Дании, Финляндии и Сирийской Арабской Республики. Пока китайские власти занимают позицию преимуществ Конвенции МДП, Союз осуществляет учебные программы для представителей частного сектора, таможенных властей и других соответствующих учреждений.

67. Межамериканский банк развития (МБР) выделяет сумму в размере 20 млн. долл. США на совершенствование государственного управления и сумму в 80 млн. долл. США на модернизацию дорожной инфраструктуры в Боливии на период 2005–2006 годов. Для Парагвая банк выделяет сумму в 93 млн. долл. США для содействия обеспечению устойчивого роста и укрепления региональной интеграции и 60 млн. долл. США на цели ремонта и технического обслуживания дорог в рамках комплексных коридоров и для разработки программы подачи и распределения электроэнергии.

Приоритетное направление 5

Выполнение и обзор

68. Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам в тесном сотрудничестве с ЮНКТАД, Специальной группой ПРООН по сотрудничеству Юг-Юг и региональными комиссиями Организации Объединенных Наций оказывала развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, помощь в организации совещания министров торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которое состоялось в августе 2005 года в Асунсьоне, Парагвай. На этом со-

вещании министры приняли Асунсьонскую платформу для Дохинского раунда переговоров по вопросам развития¹.

69. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам продолжала свои усилия по мобилизации и координации усилий организаций системы Организации Объединенных Наций и других соответствующих международных организаций, включая региональные комиссии, Всемирный банк, Всемирную таможенную организацию и Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), в целях оказания развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, помощь в их усилиях по осуществлению Алматинской программы действий. Министр иностранных дел Бельгии, выступая от имени Председателя ОБСЕ на заседании Совета Безопасности в январе 2006 года, выразил готовность организации тесно сотрудничать с Канцелярией в целях содействия процессу осуществления Алматинской программы действий. Впоследствии состоялись активные консультации между Канцелярией и секретариатом ОБСЕ, в результате которых было достигнуто соглашение по приоритетным направлениям сотрудничества между ними. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам приняла участие в четырнадцатом совещании Экономического форума ОБСЕ в январе и мае 2006 года.

IV. Выводы и рекомендации

70. **Большие издержки, связанные с международными торговыми операциями, представляют собой серьезное препятствие для торговли и экономического развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. При принятии мер по решению проблем транзита следует учитывать широкий круг факторов, включая неадекватную инфраструктуру, несбалансированность торговли, неэффективную организацию перевозок и слабость административных, процедурных, нормативных и институциональных систем.**

71. **Поскольку развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, зависят в получении доступа к морю и от моря от соседних стран транзита, эффективные транзитные системы требуют налаживания более тесного и эффективного сотрудничества и взаимодействия между этими странами и соседними странами транзита. В этой связи важную роль во внедрении эффективных систем транзитных перевозок играют усилия по развитию региональной экономической интеграции и соглашения о субрегиональном и двустороннем сотрудничестве в транзитных перевозках. Следует и далее содействовать осуществлению этих соглашений и осуществлять контроль за этим процессом.**

72. **Следует и далее усиливать роль региональных и субрегиональных организаций в деле контроля и рассмотрения хода осуществления Алматинской программы действий на региональном и субрегиональном уровнях. Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам,**

¹ A/60/308, приложение.

развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, малым островным развивающимся государствам следует укреплять свое сотрудничество с этими организациями.

73. Следует поощрять внесение изменений в политику транзитных перевозок, которые оказывают положительное влияние на стоимость транзита. Меры по реформе должны включать в себя коммерциализацию и либерализацию транспортных услуг, усилия по совершенствованию институциональных, процедурных, нормативных и административных систем и отмену обременительных требований, связанных с оформлением документов и бюрократическими процедурами. Применение единого таможенного документа значительно сократило бы издержки и задержки, связанные с транзитными операциями.

74. Международному сообществу следует обеспечивать более широкий доступ к рынкам товаров, производимых в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в целях снятия остроты проблемы высоких торговых издержек, обусловленных их невыгодным географическим положением. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует немедленно оказать расширенную техническую помощь, с тем чтобы обеспечить их активное участие в торговых переговорах по линии ВТО, особенно в тех переговорах, которые связаны с содействием торговле.

75. Основным источником инвестиций в развитие инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, остается официальная помощь в целях развития. Странам-донорам и финансовым учреждениям и учреждениям по вопросам развития, особенно Всемирному банку, Азиатскому банку развития, Африканскому банку развития и Межамериканскому банку развития, предлагается выделять больше финансовых ресурсов на цели осуществления проектов создания инфраструктуры транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита.

76. Странам-донорам и международным финансовым учреждениям и учреждениям по вопросам развития предлагается вносить добровольные взносы в целевой фонд, учрежденный для содействия усилиям по осуществлению решений Алматинской международной конференции министров.

Приложение

Отдельные показатели в отношении развития и транспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

Таблица 1

Валовой внутренний продукт и рост валового внутреннего продукта

	ВВП (в млн. долл. США)		Темпы роста ВВП (годовые в процентах)		ВВП на душу населения (в долл. США)		Темпы роста ВВП на душу населения (в процентах)	
	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год
Афганистан	4 399	5 252	15,7	7,5	162	184	10,1	2,4
Армения	2 805	3 615	13,9	10	923	1 195	14,4	10,4
Азербайджан	7 138	8 281	11,2	9,5	860	991	10,5	8,8
Бутан	684	778	6,6	7,3	331	368	4,3	5
Боливия	7 867	8 421	2,5	3,8	890	935	0,4	1,8
Ботсвана	7 341	8 441	6,7	4,5	4 144	4 771	6,7	4,6
Буркина-Фасо	3 748	4 467	8	4,8	302	348	4,6	1,5
Бурунди	597	677	-0,5	5,4	85	93	-3,6	1,8
Центральноафриканская Республика	1 140	1 313	-7,5	2,3	290	330	-8,6	1
Чад	2 418	4 028	11,9	31	265	426	8	26,6
Эфиопия	6 657	8 038	-3,9	11,6	90	106	-6,2	8,9
Казахстан	30 834	40 743	9,3	9,4	2 076	2 746	9,6	9,5
Кыргызстан	1 911	2 163	6,7	6	372	416	5,4	4,8
Лаосская Народно-Демократическая Республика	2 088	2 427	5,3	6	369	419	2,9	3,6
Лесото	1 077	1 373	3,3	3	598	764	3,3	3,1
Македония, бывшая югославская Республика	4 666	5 264	3,4	2,5	2 302	2 593	3,2	2,3
Малави	1 906	2 078	4,4	4,9	155	165	2,1	2,7
Мали	4 233	4 945	6	4,5	332	377	2,8	1,4
Молдова, Республика	1 981	2 595	6,6	7,3	468	615	7	7,6
Монголия	1 188	1 271	5,5	5,8	460	486	4,3	4,5
Непал	5 860	6 506	2,3	3,3	225	245	0,2	1,2
Нигер	2 380	2 685	5,3	0,9	182	199	1,8	-2,4
Парагвай	6 040	7 029	2,6	2,2	1 028	1 168	0,2	-0,2
Руанда	1 684	1 823	0,7	3,8	192	205	-0,9	2,4
Свазиленд	1 833	2 307	2,2	1,5	1 771	2 231	2	1,5
Таджикистан	1 554	1 911	11	10,6	244	297	9,8	9,4
Туркменистан	10 713	12 374	3,3	5	2 281	2 596	1,8	3,5
Уганда	6 435	7 791	6,3	5,9	240	280	2,7	2,2
Узбекистан	9 975	11 788	4,4	4,5	386	450	2,9	3

	ВВП (в млн. долл. США)		Темпы роста ВВП (годовые в процентах)		ВВП на душу населения (в долл. США)		Темпы роста ВВП на душу населения (в процентах)	
	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год
	Замбия	4 305	5 315	4,3	3,5	381	463	2,6	1,8
Зимбабве	4 985	4 546	-10,4	-5	388	351	-10,9	-5,6
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	150 444	180 247	4,3	6,1	416	487	1,9	3,7
Развивающиеся страны	7 348 999	8 407 575	5	6,4	1 461	1 648	3,6	4,9

Источники: UNCTAD, *UNCTAD Handbook of Statistics Online* [ВВП (в текущих ценах, по текущим обменным курсам), темпы роста ВВП (в неизменных ценах по курсу доллара США в 1990 году), ВВП на душу населения (в текущих ценах, по текущим обменным курсам), темпы роста ВВП на душу населения (в неизменных ценах по курсу доллара США в 1990 году)].

Примечание: Две точки (..) означают, что данные отсутствуют.

Таблица 2
**Поступления ОПР и общая помощь доноров на цели транспорта,
хранения и связи**

	Чистые поступления ОПР (в млн. долл. США)		ОПР/ВНД (в процентах)		Общая помощь доноров на цели транспорта, хранения и связи (в млн. долл. США)	
	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год
	Афганистан	1 595	2 190	34,74	..	59,9	326,1
Армения	247	254	8,54	7,08	4,45	0,14
Азербайджан	301	176	4,49	2,25	0,17	0,31
Бутан	77	78	12,75	11,87	8,5	8,28
Боливия	930	767	11,94	9,12	2,38	7,87
Ботсвана	28	39	0,39	0,47	0,54	0,31
Буркина-Фасо	507	610	12,14	12,65	39,01	18,16
Бурунди	225	351	39,1	54,58	0,08	0,19
Центральноафриканская Республика	50	105	4,16	7,93	2,9	10,44
Чад	247	319	10,58	12,05	28,13	67,85
Эфиопия	1 553	1 823	23,54	22,79	60,39	92,18
Казахстан	269	265	0,93	0,7	131,14	117,33
Кыргызстан	200	258	10,76	12,27	5,1	8,55
Лаосская Народно-Демократическая Республика	299	270	14,88	11,7	33,73	20,59
Лесото	78	102	5,89	6	13,29	5,21
Македония, бывшая югославская Республика	266	248	5,75	4,8	0,18	0,92
Малави	518	476	31,2	26,87	27,86	17,89
Мали	543	567	12,96	12,22	40,48	48,75

	Чистые поступления ОПР (в млн. долл. США)		ОПР/ВНД (в процентах)		Общая помощь доноров на цели транспорта, хранения и связи (в млн. долл. США)	
	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год
Молдова, Республика	117	118	5,07	4,09	0,18	0,13
Монголия	248	262	19,66	17,29	23,3	11,88
Непал	465	427	7,97	6,44	35,88	28,28
Нигер	457	536	16,83	17,48	16,1	18,27
Парагвай	51	0	0,84	0,3	11,17	17,65
Руанда	333	468	20,16	25,77	7,64	18,15
Свазиленд	28	117	1,5	4,82	6,21	0,5
Таджикистан	147	241	10,07	12,06	0,12	0,56
Туркменистан	27	37	0,47	0,61	6,33	2,13
Уганда	977	1 159	15,84	17,32	6,37	43,51
Узбекистан	195	246	1,94	2,06	40,76	32,84
Замбия	581	1 081	13,88	20,69	47,12	32,91
Зимбабве	186	186	..		0,6	0,7
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	10 150	13 776	7,29	8,7	660,01	958,57
Развивающиеся страны транзита	21 620	21 795	0,54	0,46	2 049,09	2 632,45

Источники: OECD, statistical annex to 2005 Development Cooperation Report (чистые поступления ОПР, ОПР/ВНД за 2003 год); United Nations, Millennium Development Goals Online Database (ОПР/ВНД за 2002 и 2004 годы); International Development Statistics Online (общая помощь доноров на цели транспорта, хранения и связи).

Таблица 3
Приемлемый уровень задолженности и облегчение бремени задолженности в рамках инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью (БСКЗ)

	Соотношение между общим объемом внешней задолженности и экспортом товаров (в процентах)		Соотношение между общим объемом внешней задолженности и ВВП (в процентах)		Совокупный объем обязательств по выделению ресурсов в рамках инициативы для БСКЗ в млн. долл. США в 2005 году
	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год	
Афганистан					
Армения	167	174	40	34	
Азербайджан	67	64	24	24	
Бутан	316	339	71	76	
Боливия	361	286	72	72	2 060
Ботсвана	21	19	7	6	
Буркина-Фасо	533	442	46	44	930

	Соотношение между общим объемом внешней задолженности и экспортом товаров (в процентах)		Соотношение между общим объемом внешней задолженности и ВВП (в процентах)		Совокупный объем обязательств по выделению ресурсов в рамках инициативы для БСКЗ в млн. долл. США в 2005 году
	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год	
Бурунди	3 495	2 948	222	205	1 472
Центральноафриканская Республика	741	714	91	82	
Чад	411	110	66	42	260
Эфиопия	1 426	1 109	108	82	3 275
Казахстан	176	161	74	79	
Кыргызстан	348	292	106	97	
Лаосская Народно-Демократическая Республика	514	452	93	85	
Лесото	147	128	66	56	
Македония, бывшая югославская Республика	137	123	40	39	
Малави	675	756	163	164	1 000
Мали	335	295	74	67	895
Молдова, Республика	236	189	96	72	
Монголия	239	197	124	119	
Непал	483	444	55	52	
Нигер	615	526	88	73	1 190
Парагвай	258	207	53	49	
Руанда	2 655	1 689	91	91	1 400
Свазиленд	42	41	24	20	
Таджикистан	143	98	73	47	
Туркменистан					
Уганда	810	755	71	62	1 950
Узбекистан	171	138	50	42	
Замбия	664	617	161	137	3 900
Зимбабве	183	171	90	106	
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	222	191	62	59	18 332
Развивающиеся страны транзита	126	103	32	29	..
Развивающиеся страны	107	92	35	33	..

Источники: UNCTAD, *Handbook of Statistics Online* (экспорт товаров и ВВП); World Bank, *World Development Indicators Online* (объем внешней задолженности), United Nations, *Millennium Development Goals Online Database* (совокупный объем обязательств по выделению ресурсов в рамках инициативы для БСКЗ).

Примечание: Две точки (..) означают, что данные отсутствуют.

Таблица 4
Экспорт и импорт товаров

Страна	Экспорт товаров				Импорт товаров			
	В млн. долл. США		В процентах от ВВП		В млн. долл. США		В процентах от ВВП	
	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год	2003 год	2004 год
Афганистан	105	105	2,4	2	995	1 240	22,6	23,6
Армения	678	705	24,2	19,5	1 269	1 318	45,2	36,5
Азербайджан	2 592	3 120	36,3	37,7	2 626	3 516	36,8	42,5
Бутан	154	175	22,5	22,5	239	275	34,9	35,3
Боливия	1 573	2 129	20	25,3	1 630	1 842	20,7	21,9
Ботсвана	2 480	2 778	33,8	32,9	2 085	2 300	28,4	27,2
Буркина-Фасо	326	445	8,7	10	940	1 070	25,1	24
Бурунди	38	47	6,4	6,9	157	176	26,3	26
Центральноафриканская Республика	140	151	12,3	11,5	105	120	9,2	9,1
Чад	387	1 548	16	38,4	1 283	1 180	53,1	29,3
Эфиопия	504	593	7,6	7,4	2 686	3 750	40,3	46,7
Казахстан	12 927	20 093	41,9	49,3	8 409	12 781	27,3	31,4
Кыргызстан	582	719	30,5	33,2	717	941	37,5	43,5
Лаосская Народно-Демократическая Республика	378	455	18,1	18,7	524	617	25,1	25,4
Лесото	480	595	44,6	43,3	1 113	1 280	103,3	93,2
Македония, бывшая югославская Республика	1 363	1 661	29,2	31,6	2 300	2 875	49,3	54,6
Малави	459	452	24,1	21,8	702	792	36,8	38,1
Мали	929	1 123	21,9	22,7	1 130	1 300	26,7	26,3
Молдова, Республика	806	986	40,7	38	1 429	1 774	72,1	68,4
Монголия	616	770	51,9	60,6	801	1 002	67,4	78,8
Непал	662	756	11,3	11,6	1 754	1 870	29,9	28,7
Нигер	339	371	14,2	13,8	490	525	20,6	19,6
Парагвай	1 242	1 657	20,6	23,6	2 079	2 600	34,4	37
Руанда	58	98	3,4	5,4	245	284	14,5	15,6
Свазиленд	1 030	1 140	56,2	49,4	1 030	1 100	56,2	47,7
Таджикистан	797	915	51,3	47,9	1 014	1 375	65,3	72
Туркменистан	3 632	3 870	33,9	31,3	2 516	3 320	23,5	26,8
Уганда	562	639	8,7	8,2	1 251	1 657	19,4	21,3
Узбекистан	2 936	3 620	29,4	30,7	2 576	3 440	25,8	29,2
Замбия	1 044	1 180	24,3	22,2	1 460	1 780	33,9	33,5
Зимбабве	2 450	2 800	49,1	61,6	2 835	3 220	56,9	70,8
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	42 268	55 697	28,1	30,9	48 392	61 320	32,2	34
Развивающиеся страны транзита	950 873	1 227 785	24,4	26,7	899 153	1 185 018	23	25,8
Развивающиеся страны	2 403 429	3 003 599	32,7	35,7	2 228 228	2 812 718	30,3	33,5

Источники: UNCTAD, *Handbook of Statistics Online* (экспорт и импорт товаров и ВВП).

Примечание: Две точки (..) означают, что данные отсутствуют.

Таблица 5
Отдельные показатели по инфраструктуре транспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (за последний год, по которому имеются данные)

	Дорожная сеть, общая протяженность (в км)	Дороги с твердым покрытием (в процентах от общей протяженности дорог)	Железные дороги, общая протяженность (в км)	Самолетовылеты	Грузовой воздушный транспорт (в млн. тонн/км)	Воздушный транспорт, количество перевезенных пассажиров	Водные пути (в км)	Трубопроводы (в км)
Афганистан	34 789	23,7	..	..	..	..	1 200	387
Армения	7 633	96,8	711	5 657	7,0	509 904	..	1 871
Азербайджан	27 016	47	2 122	11 090	34,4	1 007 000	..	5 969
Бутан	8 050	62	..	2 306	0,3	45 820	..	..
Боливия	60 762	7,1	3 698	28 522	24,5	1 853 193	10 000	9 200
Ботсвана	25 233	35,14	888	7 933	0,3	214 257	..	..
Буркина-Фасо	12 506	16	622	1 426	0,0	61 725	..	..
Бурунди	14 480	7,1	..	..	..	..	..	..
Центральноафриканская Республика	23 810	2,7	..	..	..	..	2 800	..
Чад	33 400	0,8	..	..	..	..	..	205
Эфиопия	33 856	12,9	781	29 546	117,2	1 403 293	..	..
Казахстан	258 029	95,86	13 770	11 816	12,6	842 837	4 000	21 733
Кыргызстан	18 840	90	424	5 552	5,0	245 686	600	380
Лаосская Народно-Демократическая Республика	32 620	14,07	..	8 518	2,3	275 501	4 600	540
Лесото	5 940	18,3	..	..	..	..	..	..
Македония, бывшая югославская Республика	8 684	..	699	2 398	0,1	210 875	..	388
Малави	28 400	18,5	710	5 616	1,2	114 328	700	..
Мали	15 100	12,1	733	..	..	..	1 815	..
Молдова, Республика	12 730	86,2	1 120	4 657	0,6	200 615	424	606
Монголия	49 250	3,5	1 810	6 860	6,3	318 315	580	..
Непал	15 905	53,9	59	5 920	7,0	449 025	..	..
Нигер	10 100	7,9	..	..	..	..	300	..
Парагвай	29 500	50,8	441	9 104	0	373 456	3 100	..
Руанда	12 000	8,3	..	..	..	..	..	..
Свазиленд	3 594	..	301	..	..	..	..	..
Таджикистан	27 767	82,7	617	8 494	5,8	498 456	200	579
Туркменистан	24 000	81,2	2 523	29 424	16,5	1 779 007	1 300	7 944
Уганда	70 746	23	259	302	26,7	45 711	300	..

	Дорожная сеть, общая протяженность (в км)	Дороги с твердым покрытием (в процентах от общей протяженности дорог)	Железные дороги, общая протяженность (в км)	Самолето-вылеты	Грузовой воздушный транспорт (в млн. тонн/км)	Воздушный транспорт, количество перевезенных пассажиров	Водные пути (в км)	Трубопроводы (в км)
Узбекистан	81 600	87,3	4 126	22 698	83,5	1 588 049	1 100	10 051
Замбия	91 440	22	1 273	4 877	0,0	49 368	2 250	771
Зимбабве	97 267	19	2 759	4 439	17,4	237 842	..	261
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	1 175 047	46	40 446	217 155	368,7	12 324 263	35 269	60 885

Источники: World Bank, *World Bank Development Indicators Online* (общая протяженность дорог, дороги с твердым покрытием в процентах от общей протяженности дорог, железные дороги, самолето-вылеты, количество пассажиров, перевезенных воздушным транспортом); и Central Intelligence Agency, *World Fact Book 2006* (нефтепроводы и водные пути).

Примечание: Две точки (..) означают, что данные отсутствуют.

Таблица 6
Отдельные показатели по телекоммуникации в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю (за 2003 год, если не указано иное)

	Количество основных телефонных линий на 100 жителей	Количество абонентов мобильной сотовой связи на 100 жителей	Количество персональных компьютеров на 1000 жителей	Количество пользователей Интернетом на 1000 жителей	Объем инвестиций в телекоммуникации (в млн. долл. США)	Объем импорта телекоммуникационного оборудования (в млн. долл. США), 2002 год
Афганистан	0,2	1,0	..	1	..	..
Армения	14,8	3,0	16	37	29,6	15,8
Азербайджан	11,4	12,8	15	43	28,7	39,0
Бутан	3,4	1,1	14	20	2,8	..
Боливия	7,3	13,1	..	37	162,0	54,0
Ботсвана	7,5	29,7	40	23	19,0	87,6
Буркина-Фасо	0,5	1,9	2	4	24,0	8,5
Бурунди	0,3	0,9	2	2	30,0	1,9
Центральноафриканская Республика	0,2	1,0	2	1	0,1	..
Чад	0,2	0,8	2	2	..	..
Эфиопия	0,6	..	2	1	35,3	22,0
Казахстан	14,1	8,4	..	19	87,5	100,6
Кыргызстан	7,6	2,7	14	38	0,9	..
Лаосская Народно-Демократическая Республика	1,2	2,0	4	3	29,8	..
Лесото	1,6	4,7	..	14	7,1	2,07
Македония, бывшая югославская Республика	25,2	37,2	57	60	..	29,00
Малави	0,8	1,3	2	3	..	14,27

	<i>Количество основных телефонных линий на 100 жителей</i>	<i>Количество абонентов мобильной сотовой связи на 100 жителей</i>	<i>Количество персональных компьютеров на 1000 жителей</i>	<i>Количество пользователей Интернетом на 1000 жителей</i>	<i>Объем инвестиций в телекоммуникации (в млн. долл. США)</i>	<i>Объем импорта телекоммуникационного оборудования (в млн. долл. США), 2002 год</i>
Мали	0,6	2,3	2	3	18,0	..
Молдова, Республика	21,9	13,2	21	80	44,3	23,5
Монголия	5,6	13,0	77	58	8,2	10,5
Непал	1,6	..	4	3	21,0	..
Нигер	0,2	0,6	1	1	..	2,1
Парагвай	4,7	29,9	34	20	82,0	32,8
Руанда	0,3	1,6	..	3	..	4,8
Свазиленд	4,4	8,1	29	26	27,6	8,3
Таджикистан	3,7	0,7	..	1	6,5	..
Туркменистан	7,7	..	..	4	7,3	..
Уганда	0,2	3,0	4	5	..	28,9
Узбекистан	6,7	1,3	..	19	41	..
Замбия	0,8	2,2	8	6	5	18,1
Зимбабве	2,6	3,1	53	68	..	..
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	2,9	4,3	8,1	11	718	504

Источники: UNCTAD, *UNCTAD Handbook of Statistics Online* (количество основных телефонных линий на 100 жителей, количество абонентов мобильной сотовой связи на 100 жителей, количество персональных компьютеров на 1000 жителей, количество пользователей Интернетом на 1000 жителей, объем инвестиций в телекоммуникации, объем импорта телекоммуникационного оборудования).

Примечание: Две точки (..) означают, что данные отсутствуют.