



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
7 August 2009
Russian
Original: English

Шестьдесят четвертая сессия

Пункт 58(b) предварительной повестки дня*

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

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

Доклад Генерального секретаря

Резюме

Настоящий доклад представлен во исполнение резолюции 63/228 Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 2008 года, в которой Ассамблея просила Генерального секретаря представить Ассамблее на ее шестьдесят четвертой сессии доклад об осуществлении Алматинской программы действий и положений Декларации по итогам среднесрочного обзора ее осуществления.

Отсутствие выхода к морю, значительная удаленность от крупных международных рынков, обременительные процедуры транзита и неразвитость транспортной инфраструктуры остаются основными факторами, определяющими высокую стоимость внешнеторговых операций для развивающихся стран, не

*A/64/150.



имеющих выхода к морю. Кроме того, существующие в этих странах структурные проблемы делают их уязвимыми для крайне негативных последствий нынешнего глобального экономического кризиса, проблем продовольственной безопасности и изменения климата, которые угрожают свести на нет уже достигнутые успехи.

В течение отчетного периода развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита продолжали предпринимать усилия по осуществлению конкретных мер, сформулированных в Алматинской программе действий, при поддержке системы Организации Объединенных Наций и других партнеров по развитию. Для смягчения влияния материальных и нематериальных факторов, препятствующих их эффективному участию в международной торговле, были проведены крупные политические реформы.

Вместе с тем все еще ощущается нехватка финансовых средств для упрочения связей и создания адекватной инфраструктуры, необходимых для формирования основы для устойчивого социально-экономического развития в не имеющих выхода к морю регионах во всем мире. В этой связи организации системы Организации Объединенных Наций и другие партнеры по алматинскому процессу развития увеличили объем своей технической и финансовой помощи для содействия усилиям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по ускорению осуществления Алматинской программы действий.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	4
II. Общее социально-экономическое положение в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю	4
III. Приоритеты	8
A. Основополагающие вопросы транзитных перевозок	8
B. Развитие и обслуживание инфраструктуры	14
C. Международная торговля и содействие торговле	18
D. Меры международной поддержки	21
IV. Осуществление и обзор	28
V. Выводы и рекомендации	29
Приложение	
Отдельные показатели, касающиеся развития и транспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю	32

I. Введение

1. Алматинская программа действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита¹ была принята в 2003 году в качестве ответа Организации Объединенных Наций на растущее признание международным сообществом особых нужд и задач развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в достижении их целей в области развития. Географические трудности, неизбежно связанные с отсутствием прямого доступа к морю, затрудняют усилия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по искоренению нищеты, поддержанию устойчивых темпов экономического роста и более полной интеграции в мировую экономику.

2. Общей задачей Алматинской программы действий является содействие созданию во всех не имеющих выхода к морю регионах мира действенных систем транзитного транспорта на основе взаимовыгодного сотрудничества с развивающимися странами транзита при поддержке их партнеров по развитию. С момента своего принятия сбалансированная Программа действий способствует привлечению внимания международного сообщества к удовлетворению особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В ней определены пять приоритетных направлений деятельности, а именно: а) основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок, б) развитие и обслуживание инфраструктуры, в) международная торговля и содействие развитию торговли, г) международная поддержка и е) осуществление и обзор. По всеобщему признанию, эта программа действий является основополагающей глобальной платформой для подлинно бесприоритетного сотрудничества в области транзитного транспорта между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита.

3. Спустя пять лет после принятия Алматинской программы действий в ходе пленарного заседания высокого уровня 2 и 3 октября 2008 года Генеральная Ассамблея провела среднесрочный обзор хода ее осуществления для оценки достигнутого прогресса, извлеченных уроков и трудностей, возникших в течение первой половины периода осуществления.

II. Общее социально-экономическое положение в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю

4. В настоящее время насчитывается 31 развивающаяся страна, не имеющая выхода к морю, причем большинство этих стран относится к беднейшим государствам мира. В 19 развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, величина валового внутреннего продукта (ВВП) в расчете на душу населения по-прежнему составляет значительно меньше 1000 долл. США. Десять из

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

20 стран с самым низким индексом развития человеческого потенциала, рассчитываемым Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), являются развивающимися странами, не имеющими выхода к морю.

5. На экономических показателях этой группы стран неизменно сказываются те географические трудности, которые связаны с отсутствием прямого доступа к морской торговле. Их положение практически всегда усугубляется тем фактом, что отсутствие доступа к морю сочетается с такими другими факторами, как удаленность от крупных рынков и труднопроходимый рельеф, и тем, что они находятся в тропических или пустынных районах. Кроме того, неразвитость инфраструктуры, отсутствие эффективных логистических систем и невысокий уровень институционального развития усугубляют пагубные последствия их географического положения, что ведет к удорожанию торговых операций. Эти крайние трудности усиливаются зависимостью развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, от политической стабильности, инфраструктуры и уровня институционального потенциала в прибрежных странах транзита.

6. На протяжении прошедшего десятилетия связанные с отсутствием доступа к морю проблемы привели к снижению конкурентоспособности отечественных экономических агентов в этих странах, что в экономическом плане поставило их в значительно менее выгодное положение по сравнению с их соседями с точки зрения показателей ВВП, притока прямых иностранных инвестиций и товарного импорта и экспорта. Наличие высоких операционных расходов и узких мест серьезно препятствует торговле и притоку прямых иностранных инвестиций и, следовательно, ограничивает возможности экономического роста и сокращения масштабов нищеты, что является главной причиной продолжающейся маргинализации развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в глобальной экономике.

7. В целом благоприятные глобальные экономические условия, существовавшие до середины 2008 года, когда темпы экономического роста развивающихся стран в среднем были выше соответствующих показателей развитых стран, благотворно сказались на группе развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В период 2003–2007 годов показатели ВВП по группе этих стран росли среднегодовыми темпами в 7,7 процента, а средний показатель подушевого ВВП достиг 1419 долл. США по сравнению с 725 долл. США в 2003 году (см. приложение, таблица 1). Главным движущим фактором такого примечательного роста было повышение цен на основные сырьевые товары, включая нефть, газ и металлы, в сочетании с совершенствованием макроэкономического управления и организационными реформами. Вместе с тем высокие темпы экономического роста не сопровождалась диверсификацией производства, и значительную часть общего объема экспорта по-прежнему составляли основные сырьевые товары. Вследствие этого все эти страны по-прежнему остаются весьма уязвимыми для внешнеторговых потрясений.

8. Стремясь привлечь прямые иностранные инвестиции, многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, провели стратегические реформы, связанные с предоставлением инвестиционных гарантий, налоговых стимулов, национального режима, облегчением репатриации прибыли и упрощением административных процедур. Они также продолжали осуществлять либерализацию своей экономики и открыли для частных инвестиций новые сектора. Бла-

годаря этим мерам произошло значительное увеличение притока прямых иностранных инвестиций в эти страны, причем самый высокий показатель в 14 млрд. долл. США был достигнут в 2007 году (см. приложение, таблица 7). Тем не менее даже столь значительного притока по-прежнему недостаточно, поскольку в общем объеме глобальных прямых иностранных инвестиций на него приходится практически ничтожная величина, составляющая 0,8 процента. Кроме того, инвестиции в ресурсные сектора, источником которых в некоторых случаях были развивающиеся страны со значительным профицитом по текущим счетам, стимулировались главным образом ростом цен на нефть и природный газ и были ориентированы на инфраструктурные проекты. Из общего объема инвестиций в 2007 году только в Казахстан было направлено 73 процента. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует наращивать усилия по расширению притока прямых иностранных инвестиций, стимулирующих рост и увеличение занятости, одновременно с осуществлением стратегий диверсификации.

9. Совершенствование макроэкономического управления в группе этих стран также привело к снижению показателя отношения внешнего долга к валовому национальному доходу (ВНД), который снизился с 66 процентов в 2003 году до 48 процентов в 2007 году (см. приложение, таблица 3). Средний показатель отношения внешней задолженности к ВНД развивающихся стран транзита составил в 2007 году 19 процентов. Из всех развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, показатели отношения внешнего долга к ВНД росли в последние годы только в Казахстане и бывшей югославской Республике Македония. В 2009 году Бурунди получила право на полное списание задолженности в рамках инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью (БСКЗ), в результате чего была списана задолженность на сумму порядка 830 млн. долл. США. Десять развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, достигли момента завершения процесса БСКЗ и получили право на дальнейшее списание задолженности в рамках Инициативы по облегчению бремени задолженности на многосторонней основе. Несмотря на достигнутый прогресс, долговое бремя многих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, остается значительным. Семь из 22 стран имели высокие показатели коэффициента обслуживания долга, в 2006–2007 годах превышавшие в среднем 10 процентов экспортных поступлений. Ситуация с долговым бременем усугубляется тем, что подавляющее большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, не располагает достаточно крупными инвалютными запасами для смягчения даже краткосрочных внешних потрясений, не прибегая при этом к внешней помощи. В этой связи решающее значение будет по-прежнему иметь осмотнительное макроэкономическое управление.

10. На фоне этих позитивных изменений развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему остаются крайне уязвимыми для внешних потрясений вследствие отсутствия диверсификации экспорта, зависимости поступлений от экспорта весьма ограниченного числа сырьевых товаров, запрети-тельно высокого уровня связанных с торговлей расходов, ориентации экспорта главным образом на развитые страны, зависимости от официальной помощи, значительного внешнего долга, нехватки резервов иностранной валюты и зависимости от переводов рабочих из-за рубежа.

11. Череда глобальных экономических кризисов ставит под серьезную угрозу перспективы развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Ны-

нешний глобальный экономический кризис со всей очевидностью показал уязвимость развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для таких крайне неблагоприятных явлений, как резкое ограничение объемов кредитования, проблемы финансирования торговли, уменьшение притока инвестиций, возможное сокращение объемов официальной помощи и, самое главное, резкое падение экспортного спроса и цен на сырьевые товары.

12. Поскольку поступления развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, зависят от экспорта сырьевых товаров, значительная нестабильность цен на сырьевые товары в 2008 году оказала серьезное воздействие на состояние их экономики. После резкого взлета цены на нетопливные сырьевые товары во второй половине 2008 года снизились на 38 процентов, причем существенно снизились цены на сельскохозяйственное сырье и металлы и минеральное сырье. За этот же период цены на нефть снизились на 69 процентов. Такое резкое падение цен привело к значительному сокращению поступлений экспортеров сырья в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, которые также столкнулись с резким сокращением объема прямых иностранных инвестиций и ростом дефицита средств для финансирования торговли вследствие уменьшения объема глобальной ликвидности и переоценки рисков коммерческими банками. Это повлекло за собой существенное снижение и без того низкой конкурентоспособности в силу высокой стоимости торговых операций и неблагоприятного географического положения этих стран. В отсутствие действенной внешней поддержки процесс оттеснения не имеющих выхода к морю развивающихся стран на периферию глобальной экономики будет продолжаться.

13. В условиях сокращения экспортных поступлений и низкой вероятности роста цен на сырьевые товары в ближайшей перспективе прогнозируемые Международным валютным фондом (МВФ) показатели роста 27 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, указывают на резкое замедление темпов роста в 2009 году по сравнению с показателями годичной давности. Для некоторых из этих стран разница будет выражаться двузначными цифрами, что приведет к существенному ухудшению состояния их платежного баланса. В следующем году развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, столкнутся с серьезными экономическими трудностями в своих усилиях по финансированию выхода из спада, и поддержка доноров будет иметь жизненно важное значение для смягчения столь пагубных последствий. Необходимость отстоять успехи, достигнутые в осуществлении Алматинской программы действий, и предотвратить резкое сокращение расходов на важнейшие государственные услуги и проекты развития, такие как инвестиции в развитие и обслуживание транспортной и сопутствующей инфраструктуры, указывает на крайнюю важность для этих стран увеличения объема помощи, уменьшения долгового бремени и льготного кредитования донорами. Для предотвращения дальнейшей макроэкономической дестабилизации в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, необходимо проводить антициклическую политику, подкрепляемую своевременным вливанием внешних ресурсов.

14. Поэтому жизненно важно, чтобы международное сообщество уделяло особое внимание исправлению негативных последствий глобального финансово-экономического кризиса для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Принятое в апреле 2009 года Группой 20 обязательство выделить дополнительно 1,1 трлн. долл. США в рамках программы, направленной на оживление мировой экономики, является обнадеживающим шагом, однако для стран с

низким уровнем дохода предлагается выделить весьма ограниченную долю этих ресурсов (50 млрд. долл. США). МВФ, Всемирный банк и региональные банки развития на различных уровнях предлагали программы оказания помощи развивающимся странам, пострадавшим от кризиса. Объем ресурсов МВФ был увеличен в три раза, включая новый выпуск специальных прав заимствования в размере 250 млрд. долл. США и 6 млрд. долл. США в рамках дополнительного финансирования на льготных и гибких условиях стран с низким уровнем дохода в течение следующих нескольких лет. Задача на будущее состоит в обеспечении своевременного выполнения всех принятых обязательств в рамках более совершенных механизмов кредитования, с тем чтобы оказать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, существенную помощь в восполнении нехватки финансовых ресурсов.

15. Изменение климата несет серьезную и потенциально постоянную угрозу экономическому и социальному развитию развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, хотя его коренные причины преимущественно не связаны с их деятельностью. К последствиям изменения климата, с которыми обычно сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, относятся глобальное потепление, опустынивание, уменьшение объема осадков, дефицит воды и чрезвычайные засухи, а также экстремальные климатические явления.

16. Стоящая перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами задача, серьезный характер которой усугубляется кризисом, заключается в объединении и сбалансированном решении задач развития и борьбы с изменением климата на основе долгосрочных стратегий более рационального использования экономических и природных ресурсов. Для содействия комплексному решению задач борьбы с изменением климата и развития и обеспечения более широкого набора мер адаптации и приспособления перед лицом неизбежных последствий изменения климата необходимо наличие серьезной политической воли. Для наиболее уязвимых развивающихся стран крупным препятствием на пути решения проблем, связанных с изменением климата, являются колоссальные потребности в финансовых средствах. Необходима всесторонняя поддержка со стороны международного сообщества с использованием расширенных и эффективных механизмов финансирования и технической помощи в осуществлении проектов, направленных на сокращение выбросов парниковых газов и создание адаптационного потенциала на национальном уровне, а также с помощью передачи важнейших технологий. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует уделять особое внимание возможному воздействию изменения климата на транспортные системы. Предлагаемые планы налогообложения выбросов углерода в целях сокращения выбросов парниковых газов, связанных с международными перевозками, может привести к повышению транспортных расходов для этих стран.

III. Приоритеты

A. Основополагающие вопросы транзитных перевозок

17. Неэффективность трансграничной торговли снижает конкурентоспособность развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В ходе проведенного недавно Всемирным банком исследования 126 стран было установлено, что

убытки от задержек с осуществлением экспортных операций составляют порядка 1 процента стоимости экспортных товаров за каждый день задержки, а в отношении скоропортящихся товаров этот показатель составляет порядка 3 процентов стоимости экспорта. Для устранения такой неэффективности и содействия торговле развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита все шире прибегают к пересмотру своей нормативно-правовой базы, регулирующей транзитные перевозки и торговлю.

18. Устранение материальных и нематериальных препятствий для эффективного участия не имеющих выхода к морю развивающихся стран в международной торговле требует усилий многих государственных учреждений. Стратегии содействия торговле и развития транспорта должны стать неотъемлемой составной частью программ реформ и стратегий сокращения масштабов нищеты. Их действенное осуществление зависит от создания и эффективного функционирования соответствующих институтов межучрежденческой координации с участием всех многочисленных государственных органов, занимающихся вопросами пограничного контроля.

19. Взаимодействие между государственными и частными заинтересованными участниками транзитных перевозок также имеет решающее значение для успешного использования коридоров, создания инфраструктуры и инвестиций в инфраструктуру, внедрения новых информационно-коммуникационных технологий и обслуживания транзитных операций. Реальное участие частного сектора в формировании политики и принятии решений будет не только содействовать принятию подходящих мер, но и обеспечит сотрудничество этого сектора в осуществлении этих новых мер.

20. Поскольку многие из наиболее важных вопросов, связанных с содействием торговле и развитием транспорта, находятся вне сферы контроля какой-либо отдельной страны, для обеспечения согласованного подхода к разработке, осуществлению и контролю осуществления реформ политики в области содействия торговле и развития транспорта между странами необходимо более широкое сотрудничество на двустороннем, региональном и глобальном уровнях.

21. Со времени принятия Алматинской программы действий был достигнут прогресс в осуществлении организационных реформ, направленных на укрепление диалога между государственным и частным секторами в целях повышения внутренней конкурентоспособности. Растущее число не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита, особенно в Азиатском регионе (Армения, Азербайджан, Казахстан, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Непал и Таджикистан), а также такие развивающиеся страны транзита, как Камбоджа, Китай, Пакистан и Таиланд, создают и оказывают поддержку деятельности национальных комитетов содействия торговле и развития транспорта, в которых сбалансированно представлены государственный и частный сектора.

22. Функции таких национальных комитетов в разных странах отличаются друг от друга, однако их общая задача состоит в а) определении вопросов, влияющих на стоимость и эффективность внешнеторговых операций страны; б) разработке мер по сокращению затрат и повышению эффективности международной торговли; в) содействии осуществлению этих мер; г) выборе национального координатора для сбора и распространения информации о передовой практике; и е) участии в международных усилиях по повышению эффективно-

сти торговли. Например, учрежденный в 2007 году монгольский национальный комитет по развитию торговли и транспорта принял подробную программу развития «Транзит Монголии». За счет более широкого использования партнерств с участием государственного и частного секторов программа нацелена на модернизацию монгольского рынка транспортно-логистических услуг, с тем чтобы в конечном счете превратить страну из не имеющей выхода к морю в успешно развивающуюся страну транзита. Региональная программа развития торговли и транспорта в Юго-Восточной Европе призвана содействовать развитию торговли за счет организации более эффективных и менее затратных торговых потоков в странах субрегиона и использования таких таможенных стандартов, которые сопоставимы с действующими в Европейском союзе. Одним из основных компонентов ее осуществления является проведение ежеквартальных совещаний и объединение в сети национальных рабочих групп с участием государственного и частного секторов, которые созданы во всех участвующих странах, включая Республику Молдова и бывшую югославскую Республику Македония.

23. По данным доклада Всемирного банка, «Doing Business 2009» («Деловая активность, 2009 год»)², в 2007–2008 годах Сенегал вышел в число передовиков реформы в результате упрощения административных требований к транзитной торговле, что также пошло на пользу соседним странам, не имеющим выхода к морю. Все участники процесса таможенной очистки, а именно таможенники, таможенные брокеры, банки, казначейства, торговые агенты и представители соответствующих государственных министерств, обслуживаются новой электронной системой, построенной на принципе «одного окна». Между Сенегалом и Мали было подписано соглашение о пограничном сотрудничестве, предусматривающее унификацию торговой документации, с тем чтобы после прохождения таможенной очистки товаров в Дакаре малийским торговым агентам не было необходимости представлять дополнительную документацию. Число контрольно-пропускных пунктов на маршруте между Дакаром и Бамако сократилось с 25 до 4, в результате чего средние затраты времени на транспортировку грузов между столицами этих двух стран сократились на неделю. Мали также отменила требование об обязательном сопровождении до границы всех грузовиков, перевозящих экспортные грузы, что также привело к сокращению задержек.

24. Монголия внедрила практику инспектирования грузов с учетом степени риска, а также систему электронной передачи документации, что позволило значительно уменьшить среднее число инспектируемых контейнеров, тем самым повысив эффективность процесса таможенной очистки. Тот факт, что Ботсвана увеличила число лицензий, выдаваемых таможенным брокерам, привел к усилению конкуренции и к снижению размера брокерской комиссии. Уругвай завершил создание автоматизированной таможенной системы, которая позволяет торговым агентам направлять таможенные документы непосредственно с рабочего места. Бразилия внедрила электронную систему декларирования судовых грузов, позволяющую начинать процесс таможенной очистки до фактического прибытия грузов. Кения ввела круглосуточный график работы портов. Нигерия стала получать реальную выгоду от сдачи контейнерных терминалов в аренду частным операторам.

² Basingstoke, United Kingdom, Palgrave Macmillan, 2008.

25. Начиная с июня 2009 года впервые появилась возможность въезда грузовых автомобилей, перевозящих грузы из Таиланда, на территорию Лаосской Народно-Демократической Республики и Вьетнама. Это произошло после официального обмена правами на перевозку и внедрения в упомянутых трех странах региональной таможенной системы транзита. Данная система создана этими странами в рамках соглашения о трансграничных перевозках в субрегионе Большого Меконга, которое является частью программы Азиатского банка развития по созданию экономического коридора «Восток-Запад». До этого приходилось производить разгрузку грузов с их последующей погрузкой на территории Лаосской Народно-Демократической Республики. Эта последняя инициатива в сочетании с внедренной недавно практикой обслуживания по принципу «одного окна» и комплексных пограничных инспекций должна, как ожидается, привести к резкому сокращению затрат времени на перевозку грузов автомобильным транспортом и ускорить торгово-экономическое развитие в субрегионе.

26. Налицо позитивные результаты повсеместного прогресса, которого удалось добиться развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в реформировании их политики в области транзитного транспорта. Выдающимся результатом является достигнутое в 2005–2008 годах сокращение на семь дней средних затрат времени, необходимого развивающейся стране, не имеющей выхода к морю, для завершения экспортных процедур. За этот же период затраты времени на импортные операции сократились на шесть дней. Сегодня развивающимся странам транзита для осуществления экспортных и импортных операций требуется, соответственно, на 11 и 16 дней меньше, чем в 2003 году.

27. Несмотря на эти позитивные сдвиги, африканские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему сталкиваются с высокими транспортными расходами. По данным доклада “Doing Business 2009”, 9 из 10 стран с самыми высокими показателями стоимости транспортировки контейнера с экспортным грузом являются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, причем большинство из них составляют страны Африки. В докладе “The African Competitiveness Report 2009” («Доклад о конкурентоспособности африканских стран, 2009 год»)³ подчеркивается, что расходы на сухопутный транспорт не имеющих выхода к морю стран Африки почти на треть больше, чем расходы не имеющих выхода к морю стран в других регионах. Это немалая величина, которая ставит компании, оперирующие на континенте, в невыгодное положение.

28. В проведенном недавно Всемирным банком исследовании указывается, что чрезвычайно высокая стоимость транспортных услуг в Африке, возможно, не является следствием только неразвитости инфраструктуры. В частности, в странах Центральной и Западной Африки высокая стоимость автомобильных перевозок обусловлена скорее не их высокой себестоимостью, сколько высокой нормой прибыли. В этих субрегионах, несмотря на низкую эффективность обслуживания, норма прибыли автоперевозчиков составляет от 60 до 160 процентов из-за отсутствия конкуренции в данном секторе. Низкое качество обслуживания и низкая производительность в сочетании с отсутствием стимулов для компаний повышать ее обусловлено наличием двусторонних договоров о транзите, предусматривающих квотирование и установление очередности грузопе-

³ Geneva, World Economic Forum, 2009.

ревозок. В оправдание таких договоров приводится тезис о том, что они призваны защищать интересы автоперевозчиков в странах, не имеющих выхода к морю. Тем не менее возможными выгодами пользуются всего лишь несколько игроков, входящих в картельный сговор. К росту транспортных расходов ведут также возраст автопарка и низкий коэффициент использования автомобилей. Для снижения транспортных расходов, повышения качества обслуживания и обеспечения действенной отдачи от дорогостоящих инвестиций в восстановление инфраструктуры рекомендуется расширить конкуренцию и обеспечить либерализацию услуг в области грузовых автомобильных перевозок. В связи с такими изменениями необходимо выработать план ограничения ущерба, призванный свести к минимуму социальные последствия развития конкуренции, включая сокращение числа грузоперевозчиков.

29. В субсахарской Африке функции комитетов развития торговли и транспорта, ряд которых был создан в 1990-е годы (в Малави, Объединенной Республике Танзания и Замбии), в целом перешли к активно действующим и имеющим широкий частный характер группам управления транспортными коридорами. В состав этих групп входят государственные и частные заинтересованные стороны из всех объединяемых коридорами стран, которые участвуют в капитальных инвестициях и эксплуатации объектов инфраструктуры. Они содействуют применению оптимальных процедур и методов, направленных на развитие торговли и транспорта вдоль самого коридора и в удаленных от него районах.

30. Группа управления коридорами Уолфиш-Бея, объединяющая в своей структуре государственные и частные компании и имеющая прямой выход на ресурсы и компетентные органы транспортных регуляторов и операторов, координирует и содействует развитию торговли в районах коридоров Уолфиш-Бея. Группа является главным инициатором модернизации и текущего ремонта объектов порта Уолфиш-Бей, который обслуживает растущий объем экспортных перевозок меди из Замбии и Демократической Республики Конго. По сравнению с традиционными маршрутами в более отдаленные порты Дар-эс-Салам и Дурбан маршрут до порта Уолфиш-Бей удобнее, поскольку границу приходится пересекать только один раз через мост Катима Мулило, и позволяет сократить затраты времени на перевозку. Намибия также заключила соглашение с Ботсваной и Зимбабве о предоставлении участков земли под строительство удаленного от моря транспортного терминала, имеющего прямое сообщение с морским портом, и складских помещений. Реформы в странах — участниках Транскаптивийского коридора были направлены на унификацию требований к нагрузке на ось и времени работы пунктов контроля на границе между Намибией и Замбией, сокращения числа контрольно-пропускных пунктов и продления срока действия виз для водителей грузовых автомобилей с 3 до 12 месяцев.

31. Управление по координации транзитных перевозок по Северному коридору настоятельно призывает все государства — члены Общего рынка Восточной и Южной Африки (КОМЕСА) внедрить региональную систему унифицированных гарантий по таможенным залогам, использование которой позволит добиться значительного сокращения транспортных расходов и ускорить освобождение автотранспортных средств за счет устранения необходимости исполнять гарантийные обязательства в каждой стране транзита. Вместе с КОМЕСА Сообщество по вопросам развития стран юга Африки (САДК) лидирует в при-

нятии мер содействия на региональном уровне, включая концепцию комплексного обслуживания на границе, унифицированные таможенные документы, учебные справочники для водителей в регионе, стандартизированные дорожные знаки и стандарты и спецификации для дорог и мостов. Большинство государств-членов также провели реформы для создания дорожных фондов и автономных дорожно-транспортных управлений. Управление национального автодорожного фонда Замбии разработало 10-летнюю программу стоимостью 1,6 млрд. долл. США для строительства, модернизации и обслуживания дорог, включая строительство платных магистралей, с привлечением партнерств с участием государственных и частных предприятий. Официальное открытие комплексного пограничного пункта в Чирунду запланировано на сентябрь 2009 года и является результатом сложных переговоров между соседними Замбией и Зимбабве, по итогам которых было заключено двустороннее соглашение, предусматривающее изменение правовой базы, процедур и инфраструктуры для улучшения автодорожного сообщения. В сочетании с такими инициативами содействия торговле, как предварительная таможенная очистка, проверки по итогам таможенной очистки, самооценка, использование методов анализа риска и управления рисками и системы внутренней очистки, использование концепции комплексного пограничного пункта, как ожидается, приведет к тому, что затраты времени на прохождение таможенной очистки по прибытии на границу не будут превышать двух часов, что выгодно отличается от среднего показателя в три дня, который был зафиксирован в прошлом году.

32. Значительный импульс усилиям по региональной интеграции в субсахарской Африке придала состоявшаяся 22 октября 2008 года трехсторонняя встреча на высшем уровне в Уганде с участием глав государств и правительств, которая была проведена для обсуждения вопроса о создании зоны свободной торговли, объединяющей страны — участницы трех основных региональных экономических сообществ Африки, а именно КОМЕСА, Восточноафриканского сообщества (ВАС) и САДК. Движущей силой этого исторического события стала необходимость устранения частичного совпадения положений торговых соглашений упомянутых трех организаций, которое по мере углубления региональной интеграции приводило к возникновению все большего числа проблем. САДК создало зону свободной торговли в августе 2008 года, а КОМЕСА объявил о создании таможенного союза в июне 2009 года. Входящие в оба блока страны являются также членами ВАС, которое объявило о создании собственного таможенного союза в 2004 году и поставило перед собой цель создать 1 января 2010 года функционирующий общий рынок со свободным движением товаров, физических лиц, капитала и услуг в рамках группировки. Предлагаемое создание зоны свободной торговли, объединяющей упомянутые три региональные экономические сообщества, приведет к созданию нового торгового блока, объединяющего страны с общей численностью населения свыше 500 миллионов человек и совокупным ВВП в 624 млрд. долл. США. В дополнение к либерализации торговли и таможенному сотрудничеству одним из основных направлений сотрудничества, имеющим большую значимость для этого более широкого региона, будет разработка совместных инфраструктурных программ и трансграничных проектов, включая их финансирование и реализацию.

33. Что касается присоединения к международным конвенциям о транспорте и транзитных перевозках, то необходимо поощрять более широкое участие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран тран-

зита в основных международных конвенциях о транзитных перевозках. В ходе проведения в 2008 году мероприятия «В направлении всеобщего участия и осуществления», посвященного договорам Организации Объединенных Наций, Лаосская Народно-Демократическая Республика присоединилась к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (21 октября 1982 года)⁴.

34. Были достигнуты успехи во внутрирегиональной унификации правовой базы транзитного транспорта в Азии. 11 июня 2009 года вступило в силу межправительственное соглашение о Трансазиатской железнодорожной магистрали, разработанное под эгидой Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО). Участниками этого соглашения являются Индия, Камбоджа, Китай, Монголия, Республика Корея, Российская Федерация, Таджикистан и Таиланд. Наряду с Межправительственным соглашением об Азиатской сети автомобильных дорог, которое вступило в силу 4 июля 2005 года, Трансазиатская железнодорожная магистраль представляет собой крупный шаг в направлении создания эффективных систем смешанного транспорта. Обе магистрали и их технические стандарты создают основу для разработки программ инфраструктурного сотрудничества, реализации которых будут содействовать субрегиональные программы в субрегионе Большого Меконга и деятельность таких организаций, как Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Программа регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии (ПРЭСЦА), Шанхайская организация сотрудничества и Организация экономического сотрудничества (ЭКО). Например, Сеть автомобильных дорог АСЕАН и Инициатива создания автомагистрали в рамках ПРЭСЦА были разработаны на базе технических и проектных стандартов Азиатской сети автомобильных дорог. В марте 2009 года ЭКО, Исламский банк развития и ЭСКАТО подписали трехсторонний меморандум о взаимопонимании по вопросам развития транспорта в целях совместной работы над дальнейшим развитием обеих сетей и осуществления рамочного соглашения ЭКО о транзитных перевозках.

В. Развитие и обслуживание инфраструктуры

35. Для всех не имеющих выхода к морю развивающихся стран мира одним из главных препятствий на пути повышения конкурентоспособности является неразвитость инфраструктуры и отсутствие адекватных инвестиций в совершенствование путей транзитного сообщения для доступа к морским торговым перевозкам. Транспортные расходы в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, являются, пожалуй, самыми высокими в мире. Преобладающим видом перевозок остается автодорожный транспорт. Сети железных дорог в целом не развиты и не связаны между собой, тогда как возможности внутреннего водного транспорта используются не в полной мере (см. приложение, таблица 5). Главной задачей для не имеющих выхода к морю развивающихся стран по-прежнему остается мобилизация ресурсов для инвестирования в приоритетные проекты региональной значимости. Решение этой задачи осложняется ухудшением международной финансовой ситуации под воздействием финансово-экономического кризиса, особенно для не имеющих выхода к морю

⁴ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1409, No. 23583.

стран с низким уровнем доходов. С учетом этого особое внимание необходимо по-прежнему уделять инфраструктурным проектам региональной значимости для обеспечения создания, модернизации и обслуживания стратегических транзитных коридоров, связывающих страны, не имеющие выхода к морю. Ниже рассматриваются некоторые позитивные события, произошедшие в области развития инфраструктуры транзитных перевозок.

36. Африканский союз и Новое партнерство в интересах развития Африки (НЕПАД) (A/57/304, приложение) признают решающий вклад развития региональной инфраструктуры в поддержание регионального экономического развития и торговли. Для усиления синергизма оба учреждения объединили свои стратегические рамки (краткосрочный план действий и стратегические рамки на среднесрочную и долгосрочную перспективу НЕПАД и генеральный план создания инфраструктуры Африканского союза) для создания единой континентальной инициативы — Программы развития инфраструктуры в Африке (ПРИА), — осуществляемой при поддержке Африканского банка развития и Экономической комиссии для Африки (ЭКА). Цели этой программы заключаются в а) создании стратегической основы для развития региональной и континентальной инфраструктуры (энергетики, транспорта, информационно-коммуникационных технологий и трансграничных водных ресурсов); б) разработке программы инфраструктурных инвестиций на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективы; и с) подготовке стратегии осуществления на основе плана приоритетных действий.

37. Инициация стратегии развития транспортных коридоров САДК является доказательством подтверждения приверженности делу развития региональной инфраструктуры, и уже можно говорить о расширении трансграничного взаимодействия. Установление мира в Анголе привело к осязаемому притоку средств в поддержку далеко идущей государственной программы развития инфраструктуры. Двумя важнейшими элементами этой программы являются проект по восстановлению и модернизации Бенгельской железной дороги сметной стоимостью 2 млрд. долл. США и проект модернизации порта Лобито стоимостью 1,8 млрд. долл. США. В настоящее время проводится технико-экономическое обоснование строительства ветки Мосабедишской железной дороги в Намибию, а правительство Намибии тем временем недавно утвердило строительство километровой участка железнодорожного пути в Анголу. Ангола и Замбия согласовали план расширения существующей железной дороги для установления связей между двумя странами и строительства подъездных путей для активизации торговли. Объединенная Республика Танзания разрабатывает генеральный план строительства порта Дар-эс-Салам, который представляет собой проект расширения и модернизации портовой инфраструктуры, осуществление которого планируется начать в 2010 году. Этот порт имеет жизненно важное значение для не имеющих выхода к морю Бурунди, Руанды и Уганды. Было получено согласие частных инвесторов на финансирование строительства мозамбийско-малавийского топливопровода и топливозаправочной станции после заключения контракта стоимостью 8 млрд. долл. США правительством Мозамбика и компанией «Ойлмоз» на строительство нефтеперерабатывающего завода производительностью 350 000 баррелей нефтепродуктов в день.

38. Значительный прогресс был достигнут в планировании и строительстве недостающих звеньев Трансазиатской железнодорожной магистрали. Правительствами Азербайджана, Исламской Республики Иран и Российской Федера-

ции было подписано трехстороннее соглашение о строительстве участка железнодорожного пути между Астарой (Азербайджан) и Казвином (Исламская Республика Иран), что позволит завершить 4200-километровый участок железной дороги от Санкт-Петербурга до Бандар-Аббаса. В субрегионе АСЕАН в 2008 году была завершена работа над строительством участка железной дороги между городами Нонгхай (Таиланд) и Таналенг (Лаосская Народно-Демократическая Республика), который представляет собой первый этап проекта по установлению железнодорожного сообщения с Вьентьяном. В Южной Азии правительство Индии включило строительство 180-километрового участка предполагаемой железной дороги протяженностью 325 км для связи с Мьянмой в перечень первоочередных проектов, связанных со строительством Трансазиатской железнодорожной магистрали на ее территории. Кроме того, оно финансировало проведение технико-экономического обоснования прокладки путей от ближайших конечных станций индийских железных дорог к пяти пограничным городам в Бутане.

39. Успехи были также достигнуты в создании и модернизации Азиатской сети автомобильных дорог. Для приведения в соответствие с минимальными требованиями было модернизировано порядка 10 000 км дорог. Из общей протяженности в 141 236 км протяженность участков дорог, не отвечающих минимальным стандартам, сократилась с 22 263 км до 12 256 км. Недавнее включение в сеть дороги между Индией и Бутаном позволило добиться цели обеспечения связи со всеми не имеющими выхода к морю странами в регионе.

40. Говоря о многочисленных национальных инициативах субрегиональной значимости в Центральной Азии, необходимо отметить, что Казахстан приступил к осуществлению программы строительства международного транзитного коридора стоимостью 7,5 млрд. долл. США, предусматривающей модернизацию дорог протяженностью примерно 2800 км в рамках находящегося на его территории транспортного коридора I ПРЭСЦА, который связывает Китай и Российскую Федерацию через Хоргос и Жайсан. Этот проект, который частично финансируется за счет займов Всемирного банка и Азиатского банка развития, предусматривает строительство новых участков дороги и восстановление существующих участков, что повысит конкурентоспособность Казахстана и даст ощутимые экономические выгоды соседним с ним Кыргызстану, Таджикистану и Узбекистану. Кыргызстан принял участие в совместном финансировании вместе с Азиатским банком развития (возможно, найдутся и другие доноры) модернизации 39-километрового участка дороги Бишкек-Торугарт в другом коридоре ПРЭСЦА, который связывает его с Китаем и другими центральноазиатскими странами, не имеющими выхода к морю. Этот проект также направлен на модернизацию устаревших и неэффективных пограничных объектов в Торугарте, наличие которых удлиняет время перевозок и препятствует трансграничной торговле. Этот ключевой транзитный маршрут представляет собой самую короткую дорогу из Каши (Китай) к потребительским рынкам в северном Кыргызстане, Казахстане и Российской Федерации, а также является частью знаменитого шелкового пути, который связывал древний Китай с западным миром.

41. В Южной Америке в январе 2009 года Боливия и Бразилия ввели в эксплуатацию два участка дороги в Боливии — Арройо Концепсион — Эль-Кармен и Эль-Кармен-Роборе (Санта-Крус), — которые являются частью 4700-километрового трансконтинентального маршрута, связывающего порты Сантуш (Бразилия)

с портами Арика и Икики (Чили). Объем инвестиций в строительство этих участков дороги, которая свяжет Боливию с восточным и западным побережьем с помощью шоссе Пайон — Пуэрто-Суареш, составляет 169,9 млн. долл. США. К ожидаемым выгодам этого автодорожного проекта относятся более широкие возможности развития для населяющих регион жителей, снижение транспортных расходов, активизация торговли на границах и установление более тесных связей с Южноамериканским общим рынком (МЕРКОСУР).

42. Благодаря существенной финансовой помощи со стороны Андской корпорации развития, являющейся субрегиональным банком развития, который также финансировал программу создания дорожной инфраструктуры и городского строительства в пограничных городах Посадас (Аргентина) и Энкарнасьон (Парагвай), были также достигнуты успехи в осуществлении программы создания железнодорожной инфраструктуры, которая призвана объединить Аргентину и Парагвай. Программа создания железнодорожной инфраструктуры, одним из спонсоров которой выступает Аргентина, предусматривает строительство новой железной дороги и сопутствующих объектов на участке между городами Посадас и Парада Лейс, что облегчит перевозку грузов и пассажиров между двумя странами.

43. Были достигнуты успехи в создании инфраструктуры телекоммуникаций в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. В 2007 году насчитывалось в среднем 3,6 телефонные линии на 100 человек населения по сравнению с 2,7 в 2000 году (см. приложение, таблица 6). Примечательно, что среднее число линий мобильной связи в расчете на 100 человек населения в 2007 году составило 18,2 по сравнению с 1,1 в 2000 году. Вместе с тем темпы роста числа пользователей Интернета по-прежнему остаются весьма низкими. Для преодоления этой «цифровой пропасти» ряд стран, не имеющих выхода к морю, объединились для планирования, создания и эксплуатации Трансевразийской информационной сверхмагистрали, объединяющей Афганистан, Азербайджан, Исламскую Республику Иран, Казахстан, Кыргызстан, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

44. В Африке проекты создания международных магистральных сетей связи большой мощности направлены на обеспечение связи стран Африки с остальными странами мира на основе открытого доступа. На восточном побережье в конце 2009 года будут введены в эксплуатацию первые оптоволоконные подводные кабели. На западном побережье было объявлено об осуществлении пяти проектов прокладки оптоволоконных подводных кабелей и двух проектов создания спутниковых систем связи при поддержке африканского частного капитала, а также партнерств с участием государственных и частных международных инвесторов. Что касается региональной интеграции, то ведется создание внутренних магистральных сетей, связывающих крупные города в Восточной и Южной Африке и в не имеющей выхода к морю Центральной Африке. Ботсвана и Руанда осуществляют проекты, которые позволят им создать региональные узлы информационно-коммуникационных услуг. Панафриканские операторы мобильной связи предлагают услуги бесплатного роуминга, что делает Африку первым в мире регионом, где предлагается такой нетрадиционный вид обслуживания.

С. Международная торговля и содействие торговле

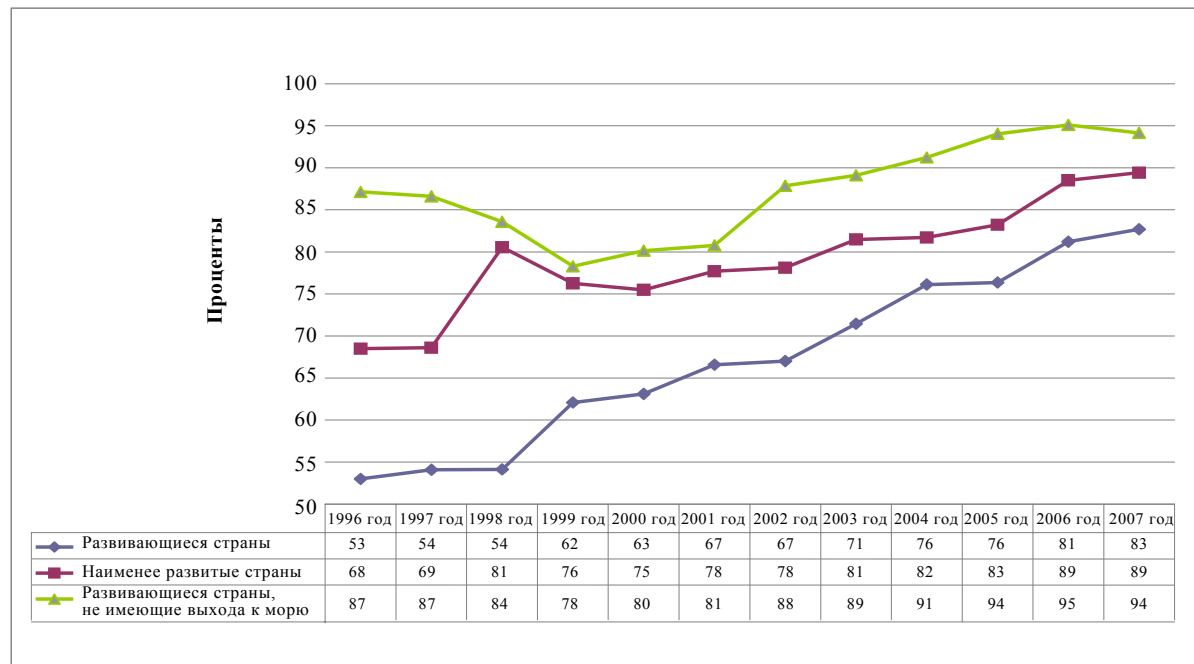
45. Вплоть до 2007 года и на протяжении большей части 2008 года наблюдались весьма высокие темпы роста мировой торговли и инвестиций, причем темпы роста торговли зачастую превышали темпы роста производства. Глобальный экономический бум благотворно сказался на положении развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В период 2003–2007 годов среднегодовые темпы роста объема их товарного экспорта составили 26 процентов, а его стоимостной объем достиг 84,6 млрд. долл. США (см. приложение, таблица 4). По большей части прирост экспортных поступлений объяснялся резким ростом цен на сырьевые товары. Вместе с тем отсутствие диверсификации экспорта делает эту группу стран крайне уязвимой для неблагоприятных изменений в условиях торговли, одно из которых охватило мировую экономику в 2009 году. С учетом нынешнего экономического спада и снижения цен на сырьевые товары среднесрочные перспективы роста торговли не обнадеживают, причем прогнозируется, что объем общемирового товарного экспорта в 2009 году снизится почти на 9 процентов, что является самым значительным его сокращением за многие десятилетия.

46. Крупные развитые страны и более развитые развивающиеся страны продолжают предоставлять экспортным товарам из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, преференциальный тарифный режим. Как показано на приводимой ниже диаграмме, в 2007 году беспошлинный режим был предоставлен развитыми странами в среднем в отношении 94 процентов общего объема импорта из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, за исключением оружия, по сравнению с 80 процентами в 2000 году. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, пользуются благоприятными условиями доступа на рынок, предоставляемыми наименее развитым странам, включая инициативу Европейского союза «Все, кроме оружия» и закон Соединенных Штатов о росте и возможностях африканских стран. Кроме того, экспорт развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, состоит преимущественно из сырьевых товаров, в отношении которых тарифы развитыми странами не применяются.

47. На период 2009–2011 годов Европейский союз принял решение провести дополнительное снижение тарифов в рамках так называемого плана «ОСП плюс» для поддержки отдельных развивающихся стран, которые ратифицировали и реально осуществляют важнейшие международные конвенции в области прав человека, трудовых норм, устойчивого развития и надлежащего и ответственного управления. К таким странам относятся Армения, Азербайджан, Боливия, Монголия и Парагвай. Вместе с тем, как показывает опыт, масштабы использования односторонних торговых преференций остаются незначительными или ограничиваются всего несколькими продуктами, и их использование зачастую затрудняется обременительными правилами происхождения, что не сопоставимо с уровнем развития тех стран, в отношении которых такие преференции вводятся.

Доля не облагаемых пошлинами товаров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в общем объеме товаров, ввозимых на рынки развитых стран (за исключением оружия), 1996–2007 годы

(В процентах)



Источник: цели в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия, цель 8: показатели доступа на рынки, рассчитанные Центром по международной торговле (ЦМТ), Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Всемирной торговой организацией (ВТО), имеется на веб-узле www.mdg-trade.org (по состоянию на 4 мая 2009 года).

48. Несмотря на имеющиеся возможности доступа на рынок и довольно высокие показатели темпов роста экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, их доля в мировой товарной торговле в 2007 году составила лишь 0,7 процента по сравнению с 0,5 процента в 2003 году. Этот неизменно низкий показатель подчеркивает те трудности, с которыми приходится постоянно сталкиваться не имеющим выхода к морю развивающимся странам в их усилиях по использованию новых возможностей, связанных с техническим прогрессом, снижением транспортных расходов и успешным завершением многосторонних торговых переговоров, для выхода на глобальные рынки в целях обеспечения экономического роста и развития.

49. На протяжении прошедшего десятилетия широкое применение в производстве во всех странах мира концепции «точно в срок», укорочение жизненного цикла продукции и интенсификация глобальной конкуренции повысили значимость постановки международных перевозок товаров на предсказуемую, своевременную и затратоэффективную основу, что сделало логистику одним из стратегических источников преимуществ в конкурентной борьбе. Как для развитых, так и для развивающихся стран успех на характеризующихся высоким

накалом конкурентной борьбы экспортных рынках в значительной степени зависит от способности компаний предлагать торговые и логистические услуги высокого качества по низким ценам. В мире ожесточенной конкуренции качество логистических услуг может во многом влиять на решение компании в отношении выбора страны базирования, поставщиков и рынков сбыта. Страны, имеющие слабые и ненадежные связи с глобальной системой логистики, такие как не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, сталкиваются с растущими издержками отчуждения и обостряющейся проблемой упущенных возможностей.

50. Спасительную возможность повысить конкурентоспособность торговли и компенсировать некоторые последствия нынешнего экономического кризиса открывает текущий Дохинский раунд переговоров по содействию торговле под эгидой Всемирной торговой организации. Ожидается, что новое соглашение о содействии торговле позволит найти беспроигрышное решение для деловых кругов, потребителей и правительств, которые могут рассчитывать на повышение отдачи от современных и упрощенных пограничных процедур. Для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, доступ которых на зарубежные рынки во многом зависит от эффективных соглашений о транзитных перевозках с соседними с ними странами, особую значимость имеет совершенствование правил по статье 5 Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ)⁵. Разрабатываемые в этой связи предложения призваны обеспечить безусловный характер обязательств предоставлять свободный проход для транзитного транспорта, ввести более жесткие ограничения на размер сборов, платы, предъявляемых требований и требований в отношении документации, ограничить процедуры инспектирования и контроля за счет использования практики перевозки бондовых грузов, содействовать заключению региональных соглашений о транзитных перевозках и укреплять режим недискриминации. Предлагаемые изменения к статье VIII ГАТТ направлены на уменьшение размера пограничных сборов за счет приведения их в соответствие с фактическими расходами органов пограничного контроля. Для упрощения требований к документации необходимо использовать общие стандарты и способствовать их как можно более широкой международной унификации.

51. О крайней важности содействия торговле для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, свидетельствует их весьма активное участие в переговорах по данному вопросу. С начала переговорного процесса в 2004 году они представили многочисленные предложения и даже объединили усилия с крупными промышленно развитыми странами и развивающимися странами транзита. Например, Монголия предложила использовать международные стандарты импортно-экспортных процедур в отношениях с Норвегией, Южной Африкой и Швейцарией; масштабное предложение, предусматривающее, в частности, базовую свободу транзитных перевозок, было представлено Республикой Молдова, Руандой, Свазилендом, Швейцарией и бывшей югославской Республикой Македония; Армения, Кыргызстан, Парагвай и Республика Молдова вместе с Канадой, Европейским сообществом, Японией и 16 другими развивающимися странами выступили спонсорами подробного предложения, касающегося вопросов осуществления.

⁵ GATT secretariat publication, Sales No. GATT/1986-4.

52. Прогресс на переговорах о содействии торговле контрастирует с положением дел в других областях Дохинского раунда, где возникли значительные трудности. Предлагаемые тексты рассматриваются и уточняются для выработки проектов правовых положений. Под руководством секретариата Всемирной торговой организации осуществляется обширная программа оценки потребностей и технической помощи. Возможность в полной мере воспользоваться положениями окончательного соглашения о содействии торговле является для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита одной из важных выгод присоединения к Всемирной торговой организации.

53. Вступление в ряды Всемирной торговой организации имеет важное значение с точки зрения получения выгод от функционирования основанной на правилах торговой системы. Оно также крайне важно для обеспечения стабильности и предсказуемости национальной торговой политики и стратегий развития и одновременно с этим открывает возможность для активного участия в торговых переговорах в рамках Всемирной торговой организации. Вместе с тем треть входящих в эту группу стран еще не присоединилась к Всемирной торговой организации. Положение дел в этой области меняется крайне медленно. За последние несколько лет Азербайджан, Бутан и Казахстан добились прогресса в согласовании протоколов о присоединении.

54. Те выгоды, которые получит страна в результате вступления в члены Всемирной торговой организации, во многом зависят от условий, согласованных в процессе ее присоединения. Поэтому для обеспечения того, чтобы присоединение не имеющих выхода к морю развивающихся стран способствовало их развитию, необходимо на всех этапах этого процесса оказывать целевую техническую помощь, с тем чтобы эти страны могли присоединиться к Всемирной торговой организации на условиях, соответствующих их уровню развития, с учетом, в частности, особых проблем и потребностей, обусловленных их неблагоприятным географическим положением, и чтобы повысить их способность выполнять обязательства, связанные с членством во Всемирной торговой организации. Как показывает опыт, присоединяющимся странам полезно консультироваться с гражданским обществом и частным сектором, информировать их и, где это необходимо, привлекать их к подготовке к вступлению во Всемирную торговую организацию. Кроме того, при поддержке международных организаций и доноров следует продолжать поощрять взаимодействие стран, находящихся в одинаковых условиях, в рамках которого члены Всемирной торговой организации из числа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, могут обмениваться с другими странами своим опытом и, где это возможно, консультировать их и оказывать им техническую помощь.

D. Меры международной поддержки

55. Международное сообщество признает, что достижение приоритетных целей, поставленных в Алматинской программе действий, в частности в области развития и обслуживания транспортной инфраструктуры, создаст основу для экономического и социального развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран во всем мире. Инвестиции в создание региональных транспортных коридоров, информационные системы и современные таможенные объекты на границах способствуют увеличению грузо- и пассажирооборота,

что является основой для роста занятости, поступательного экономического роста и искоренения нищеты, а также для создания условий для выхода из экономического кризиса. Современная инфраструктура обеспечивает необходимую диверсификацию сырьевой экономики в направлении развития других секторов, таких как туризм, обрабатывающая промышленность или информационная техника.

56. Нехватка средств для покрытия потребностей не имеющих выхода к морю развивающихся стран в ресурсах для финансирования инфраструктуры по-прежнему остается колоссальной. В странах субсахарской Африки, где наиболее распространенным видом транспорта остается автомобильный транспорт, на долю которого приходится от 80 до 90 процентов пассажиро- и грузооборота региона и который является единственным видом транспорта, обеспечивающим доступ к большинству сельских общин, общий объем потребностей в финансировании важнейших недостающих звеньев будущей трансафриканской магистрали составляет (по оценкам Африканского союза) порядка 4,3 млрд. долл. США. Для модернизации и ремонта порядка 26 000 км Азиатской автомагистрали, включая завершение строительства недостающих участков и пунктов смешанных перевозок, не хватает средств в размере 18 млрд. долл. США. Для осуществления первоочередных проектов, определенных в рамках инициативы по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Африке, в целях поддержания роста и повышения конкурентоспособности в регионе необходимы инвестиции в размере порядка 10,2 млрд. долл. США.

57. Официальная помощь в целях развития (ОПР), предоставляемая в виде субсидий и займов на льготных условиях, по-прежнему остается наиболее существенным источником внешнего финансирования для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Двусторонние доноры и многосторонние и региональные учреждения, занимающиеся вопросами развития и финансирования, увеличили объем поддержки в целях развития инфраструктуры с преимущественной ориентацией на региональные проекты и программы в качестве ключевых объектов такого финансирования.

58. С момента принятия Алматинской программы действий общий объем ОПР развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, рос среднегодовыми темпами в размере порядка 12 процентов и увеличился с 12 млрд. долл. США в 2003 году до 18,6 млрд. долл. США в 2007 году (см. приложение, таблица 2). Как и в предыдущие годы, наибольшая часть прироста объема ОПР приходится на облегчение бремени задолженности, техническую и чрезвычайную помощь, которые не связаны с долгосрочными инвестициями в развитие национального производственного потенциала. Всего 4 процента общего объема помощи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, приходится на развитие транспорта, складской инфраструктуры и инфраструктуры связи. Общий объем ОПР развивающимся странам транзита в период 2003–2007 годов рос среднегодовыми темпами в 6 процентов, причем примерно 7 процентов от общего объема помощи приходилось на сектора транспорта, складского хозяйства и связи.

59. В странах субсахарской Африки примерно 70 процентов предоставляемой на двусторонней основе ОПР приходится на социальные сектора, тогда как доля инфраструктуры является весьма скромной и составляет порядка 10 процентов. Вместе с тем сдвиг в направлении финансирования инфраструктуры вполне

очевиден, поскольку ведущие двусторонние и многосторонние доноры увеличивают объемы обязательств по финансированию инфраструктуры, в том числе под эгидой Консорциума по созданию инфраструктуры в Африке (КИА), решение о создании которого было принято на саммите большой восьмерки в Гленниглзе в июле 2005 года и который расположен в штаб-квартире Африканского банка развития. В 2005–2007 годах члены КИА увеличили объем обязательств по финансированию инфраструктуры на льготных и коммерческих условиях более чем на 75 процентов до уровня в 12,4 млрд. долл. США; при этом объем предоставляемой на двусторонней основе ОПР возрос с 2,2 млрд. долл. США до 3,5 млрд. долл. США, а объем ОПР, предоставляемой на многосторонней основе, — с 2,9 млрд. долл. США до 5,9 млрд. долл. США. Ряд других развивающихся стран, например Китай и Индия, все шире участвуют во внешнем финансировании развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, уделяя особое внимание проектам создания инфраструктуры, особенно в автотранспортном, железнодорожном и энергетическом секторах, прежде всего в странах-экспортерах нефти.

60. Участие частного сектора в развитии инфраструктуры по-прежнему сосредоточено в основном в области информационно-коммуникационных технологий. Ожидается, что глобальный экономический кризис негативно скажется на участии частного сектора в развитии инфраструктуры. По данным Всемирного банка, намечено уменьшение числа финансируемых частным сектором проектов развития инфраструктуры, причем объем обязательств в 2008 году был примерно на 15 процентов ниже показателя 2007 года, и порядка 20 процентов обследованных проектов развития инфраструктуры, финансируемых частным сектором, осуществлялись с задержками, были или могли быть отменены.

61. За прошедшее десятилетие доля кредитов и технических операций, связанных с развитием сектора транспорта, выросла до примерно одной трети ежегодного объема займов, предоставляемых Азиатским банком развития. Африканский банк развития увеличил объем поддержки многонациональных проектов на 12,9 процента с 2,46 млрд. долл. США в 2006 году до 2,78 млрд. долл. США в 2007 году. Основная доля этих ресурсов приходится на транспортный сектор, за которым следует телекоммуникации и энергетика. В рамках усилий по содействию мобилизации технических и финансовых ресурсов для укрепления потенциала афганских региональных экономических сообществ и правительств по выработке жизнеспособных проектов и программ развития инфраструктуры, которые могли бы привлечь государственные и частные инвестиции, Африканский банк развития также создал специальный фонд НЕПАД для механизма подготовки проектов развития инфраструктуры. Этот фонд, первоначальный капитал для которого предоставило правительство Канады, представляет собой многосторонний механизм, в котором участвует Дания, министерство по вопросам международного развития Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Норвегия, Германия и Африканский банк развития. Из средств этого фонда для финансирования подготовки семи проектов в области транспорта, энергетика, телекоммуникаций было выделено 4,2 млрд. долл. США.

62. Инициатива «Помощь в торговле» открывает новые возможности по осуществлению Алматинской программы действий, поскольку она призвана помочь развивающимся странам развить производственный потенциал и создать торговую инфраструктуру, необходимые им для эффективного взаимодействия

с глобальной экономикой. Учитывая, что объем помощи в торговле может возрастать только при условии увеличения общего объема ОПР, задача состоит в мобилизации дополнительного финансирования на предсказуемой и льготной основе, включая помощь в торговле, для обращения вспять наиболее пагубных последствий глобального спада и для оживления экономического роста в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. В 2007 году объем помощи в торговле вырос в реальном выражении более чем на 10 процентов, причем объем новых обязательств двусторонних и многосторонних доноров достиг 25,4 млрд. долл. США. Наибольшая часть прироста объема помощи (2,6 млрд. долл. США), основными поставщиками которой были Всемирный банк, Соединенные Штаты Америки, Япония и Европейская комиссия, была направлена в страны субсахарской Африки для удовлетворения потребностей в создании инфраструктуры. Среди 20 крупнейших получателей помощи можно выделить Эфиопию, Мали, Уганду, Боливию и Афганистан.

63. Складывающаяся передовая практика в области помощи в торговле позволяет сделать вывод о том, что успех во многом зависит от установления отношений более тесного сотрудничества в национальных столицах между государственными органами, занимающимися вопросами торговли, финансов и развития. Этот процесс должен сопровождаться активным взаимодействием на международном и региональном уровнях между межправительственными организациями, для которых эти вопросы являются профильными, и участвующими в их работе правительствами.

64. Типовая программа создания коридора Север-Юг в рамках помощи в торговле представляет собой пример успешных практических мер по наполнению концепции помощи в торговле реальным содержанием. Будучи результатом решений, принятых на трехстороннем саммите КОМЕСА-ВАС-САДК, состоявшемся в октябре 2008 года в Уганде, данная программа предназначена для того, чтобы дать упомянутым трем региональным экономическим сообществам, их государствам-членам и международному сообществу возможность использовать основанный на концепции экономических коридоров подход к снижению расходов на трансграничную торговлю в странах субсахарской Африки. Коридор Север-Юг объединяет в себе два приоритетных коридора НЕПАД, а именно Дар-эс-Саламский коридор, связывающий порт Дар-эс-Салам с регионом «медного пояса» и коридор Север-Юг, связывающий регион «медного пояса» с южными портами в Южной Африке. Он обслуживает восемь стран, четыре из которых не имеют выхода к морю. В рамках финансируемой министерством по вопросам международного развития региональной программы содействия торговле с применением поэтапного и комплексного подхода был определен ряд проектов, которые позволяют модернизировать транспортные системы и устранить препятствия для торговли в пределах коридора. Целый комплекс механизмов финансирования позволит подобрать надлежащие виды финансирования для различных проектов, призванных привлечь государственные и частные инвестиции и финансовые средства в целях развития. В ходе конференции высокого уровня, состоявшейся в апреле 2009 года в Лусаке, было заявлено о решительной финансово-технической поддержке создания коридора Север-Юг, причем партнеры по развитию приняли финансовые обязательства на сумму порядка 1,2 млрд. долл. США. Государства — члены КОМЕСА-ВАС-САДК указали на жизненную важность политической приверженности стран на самом высоком уровне делу руководства и контроля за выполнением согласован-

ных политических реформ, необходимых для углубления региональной интеграции, и подчеркнули необходимость разработки программ, аналогичных программам по линии помощи в торговле, в других приоритетных региональных транспортных и транзитных коридорах, прежде всего программ модернизации Центрального коридора, связывающего Объединенную Республику Танзания с Руандой и Бурунди; Северного коридора, связывающего Кению с Угандой, Руандой, Бурунди и Демократической Республикой Конго; и Южного коридора между Суданом и Эфиопией. Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам активизировала свои усилия по оказанию не имеющим выхода к морю развивающимся странам помощи посредством расширенной мобилизации международной и общесистемной поддержки и информационно-пропагандистских мероприятий. Канцелярия Высокого представителя оказала группе развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, профильную помощь в оценке последствий глобального финансово-экономического кризиса для их экономики. В контексте подготовки к Конференции по вопросу о мировом финансово-экономическом кризисе и его последствиях для развития, которая состоялась 24–30 июня 2009 года в Нью-Йорке, Канцелярия Высокого представителя организовала подготовку исследования, посвященного влиянию кризиса на перспективы в области развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Канцелярия Высокого представителя также продолжала оказывать группе развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, поддержку в укреплении их коллективных позиций на переговорах на глобальных форумах, включая многосторонние торговые переговоры, и оказывала профильную и организационную поддержку в связи с подготовкой третьего совещания министров торговли, которое состоится в этом году в Африке.

66. Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) продолжала активно поддерживать реализацию инициативы «Помощь в торговле», участвуя в работе Консультативного совета по вопросам помощи в торговле при Генеральном директоре Всемирной торговой организации и технической рабочей группы по вопросам помощи в торговле Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР). Она руководила совместными усилиями Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и Исламского банка развития по оказанию государствам-членам, участвующим в осуществлении Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (Афганистану, Азербайджану, Казахстану, Кыргызстану, Таджикистану, Туркменистану и Узбекистану), помощи в проведении национальных оценок потребностей и в разработке планов развития торговли в качестве основы для определения потребностей в финансировании приоритетных направлений деятельности. ПРООН возглавила подготовку публикации “Aid for Trade and Human Development: A Guide to Conducting Aid for Trade Needs Assessments” («Помощь в торговле и развитие человека: руководство по проведению оценки потребностей в области помощи в торговле») в рамках своей работы в межучрежденческом объединении по торгово-промышленному потенциалу при Координационном совете руководителей системы Организации Объединенных Наций.

⁶ Издание Организации Объединенных Наций, в продаже под No. E.09.III.B.28.

67. ЮНКТАД продолжала оказывать техническую помощь и консультативные услуги в области, в частности, многосторонних торговых переговоров, присоединения к Всемирной торговой организации, мер содействия торговле и прямых иностранных инвестиций. Она распространила действие автоматизированной системы таможенных данных (АСИКУДА) на 20 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В 2009 году в Афганистане наряду с автоматизированными процедурами таможенного оформления и транзитных перевозок было начато применение единого административного документа. В марте 2009 года ЮНКТАД организовала для базирующихся в Женеве делегаций из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, совещание в рамках среднесрочного обзора осуществления Алматинской программы действий по вопросам иностранных инвестиций в развитие инфраструктуры, включая роль транснациональных корпораций, влияние глобального кризиса на прямые иностранные инвестиции, задачи в области создания партнерств с участием государственных и частных предприятий и помощь в торговле в качестве дополнения к частным инвестициям в развитие инфраструктуры.

68. Региональные комиссии продолжали расширять свою поддержку развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в области политики транзитных перевозок и содействия торговле. Экономическая комиссия для Африки приняла участие в дальнейшем осуществлении Алматинской программы действий посредством своей технической помощи и консультационных услуг, а также участия в работе в рамках Программы по вопросам политики в области транспорта в странах субсахарской Африки. Поездка в порт Джибути и порты Девала и Галафи на границе между Эфиопией и Джибути стала основой для обмена мнениями и опытом между ключевыми заинтересованными участниками по вопросам, касающимся факторов, препятствующих движению товаров вдоль коридора Аддис-Абеба–Джибути, и ускорения создания ими координационного комитета для указанного коридора. В рамках Программы по вопросам политики в области транспорта в странах субсахарской Африки продолжала оказываться поддержка транспортному координационному комитету региональных экономических сообществ в субсахарской Африке и финансировалось осуществление мероприятий региональных экономических сообществ, например создание комитетов по управлению коридорами и центров наблюдения за нарушениями и комплексных пограничных пунктов, а также унификация нормативно-правовых требований в пунктах пересечения границы.

69. Комитет по сухопутному транспорту ЕЭК продолжал свою работу по содействию осуществлению более 50 международных соглашений и конвенций. Эти правовые документы ЕЭК составляют правовую и техническую базу для развития международного автомобильного, железнодорожного, внутреннего водного и смешанных видов транспорта за пределами региона ЕЭК. Они охватывают широкий спектр таких важнейших транспортных вопросов, как совместимая в международном масштабе инфраструктура, единообразные и упрощенные процедуры при пересечении границы и единообразные правила и положения, направленные на обеспечение высокого уровня эффективности, безопасности и экологической защиты на транспорте. Широко признается, что присоединение к этим международно-правовым документам и их эффективное осуществление могут в значительной степени содействовать достижению целей Алматинской программы действий. Что касается содействия торговле, то торговые стандарты, рекомендации и инструменты ЕЭК, такие как единствен-

ный глобальный стандарт электронного обмена данными ЭДИФАКТ, являются конкретными способами совершенствования торговых процедур, связанных с информацией и контролем документации.

70. Совместно с ЭСКАТО ЕЭК содействовала трансконтинентальному согласованию инвестиций в транспортный сектор в контексте проекта евразийских транспортных связей. Первый этап этого проекта завершился проведением в феврале в 2008 года в Женеве совещания министров, на котором министры и представители высокого уровня 19 стран подписали совместное заявление. Было определено более 230 проектов на сумму порядка 40 млрд. долл. США, половина из которых уже осуществляется.

71. В марте 2009 года ЭСКАТО и ЕЭК объявили о создании сети экспертов Организации Объединенных Наций по вопросам «безбумажной» торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе в целях укрепления сетей и поддержки создания потенциала в области осуществления мер содействия торговле в наименее развитых странах и развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Представляя собой сообщество теоретиков и специалистов, задача которых состоит в том, чтобы помогать руководителям получить более полное представление о затрагиваемых вопросах, эта сеть будет выполнять функции накопителя и распространителя практического опыта. В сотрудничестве с Азиатским банком развития ЭСКАТО подготовила пособие по вопросам содействия торговле для наведения информационных «мостов» между руководителями и практиками и распространения практических знаний и тематических исследований, касающихся принятия отдельных мер содействия торговле. ЭСКАТО также создала Форум азиатских министров транспорта, который, как утверждается, сыграет важную роль в стратегическом руководстве развитием транзитных перевозок в регионе.

72. Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) занимается анализом расходов на логистическое обеспечение торговли отдельными товарами, представляющими особый интерес для Боливии и Парагвая, для оценки влияния на их экономическое развитие и выработки стратегических рекомендаций. ЭКЛАК также приняла меры в связи с предложением по трейлерным перевозкам, вытекающим из проекта М 4 ЮНКТАД/ЭКЛАК, для совершенствования условий перевозок между Боливией, Парагваем и Уругваем.

73. В контексте текущих переговоров по вопросам содействия торговле секретариат Всемирной торговой организации разработал обширную программу технической помощи при содействии таможенных экспертов из других межправительственных организаций, таких как Всемирный банк, ЮНКТАД и Всемирная таможенная организация, а также национальных органов государств — членов Всемирной торговой организации. Экспертная помощь представляется в ответ на индивидуальные запросы развивающихся стран, включая присоединяющиеся страны, для оказания различным национальным учреждениям, занимающимся пограничными вопросами, помощи в анализе существующей практики содействия торговле и оценки дополнительных потребностей в связи с осуществлением полного пакета рассматриваемых в настоящее время проектов предложений. Программа призвана содействовать более эффективному и тесному сотрудничеству различных национальных учреждений, занимающихся вопросами пограничного контроля. По состоянию на май 2009 года такая помощь в оценке потребностей была оказана 16 развивающимся государствам — членам Всемир-

ной торговой организации, не имеющим выхода к морю, включая присоединяющийся Афганистан, и намечено оказать помощь еще 5 странам. Аналогичная поддержка была предоставлена 15 развивающимся странам транзита. Другим развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита рекомендуется принять участие в осуществляемой Всемирной торговой организацией программе оценки потребностей.

74. Объем финансовой помощи Всемирного банка развивающимся странам для поддержки их транспортной инфраструктуры в 2008 году достиг 870 млн. долл. США. Недавно начал функционировать механизм содействия торговле, представляющий собой целевой фонд с участием многих доноров, в задачу которого входит поддержка конкурентоспособности развивающихся стран за счет повышения качества систем содействия торговле и снижения связанных с торговлей затрат. Техническая помощь и консультационные услуги будут ориентированы на осуществление практических инициатив в области совершенствования пограничного контроля, организационного развития, торговых процедур, рынка логистических услуг и инфраструктуры пунктов въезда-выезда и на поддержку создания торговых коридоров и осуществление других региональных инициатив содействия торговле.

IV. Осуществление и обзор

75. Декларация заседания высокого уровня Генеральной Ассамблеи на ее шестьдесят третьей сессии по среднесрочному обзору Алматинской программы действий, представляющей собой итоговый документ среднесрочного обзора, была принята Ассамблеей в ее резолюции 63/2 от 3 октября 2008 года. В Декларации были определены конкретные меры, которые должны быть приняты развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита при поддержке их партнеров по развитию для ускорения выполнения задач Алматинской программы действий во второй половине десятилетия. Декларация стала подтверждением решимости всего международного сообщества сосредоточить внимание на решении конкретных задач, стоящих перед развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, в создании эффективных систем транзитного транспорта вместе с соседними с ними странами транзита. Система Организации Объединенных Наций и другие соответствующие организации, занимающиеся вопросами развития и финансирования, мобилизовались для действий на международном и региональном уровнях и расширили свою поддержку развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в приоритетных областях, определенных в Алматинской программе действий.

76. В качестве непосредственного ответа на сформулированные в Декларации по среднесрочному обзору задачи Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам организовала пятое межучрежденческое консультативное совещание по осуществлению Алматинской программы действий, которое было проведено 2 марта 2009 года в Женеве. Участники совещания одобрили таблицу мероприятий и программ для осуществления в ближайшем будущем системой Организации Объединенных Наций и другими международными организациями в целях повышения скоординированности и синергизма их усилий в вопро-

сах, касающихся межправительственных процессов, проблем политики транзитных перевозок, инфраструктуры транзитного транспорта, международной торговли и содействия торговле и мобилизации ресурсов. Для контроля за прогрессом таблица будет периодически пересматриваться.

77. Организации системы Организации Объединенных Наций продолжали свои усилия по разработке приемлемых на международном уровне показателей для оценки хода осуществления Алматинской программы действий. Канцелярия Высокого представителя подготовила пересмотренные статистические данные на основе последней имеющейся информации о макроэкономических показателях, объеме ОПР, приемлемом уровне долга и участии в международной торговле, а также отдельные показатели, касающиеся транспортной инфраструктуры. ЭСКАТО расширила ассортимент учебных и консультационных услуг по вопросам практического применения методологии расчета затрат времени/стоимости с учетом расстояния, которая представляет собой важный инструмент определения, выявления и устранения основных препятствий, затрудняющих плавное и результативное осуществление трансграничных перевозок (имеется также на арабском, китайском, французском и русском языках). Методологический набор был дополнен более удобными для пользователя аналитическими функциями.

V. Выводы и рекомендации

78. Невыгодное географическое расположение и неразвитость систем транспорта, связи, пограничного контроля и логистики, с которыми приходится иметь дело как развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, так и развивающимся странам транзита, ограничивают возможности для повышения производительности, роста и сокращения масштабов нищеты. Высокие операционные издержки, связанные с торговлей, лежат в основе продолжающегося процесса маргинализации не имеющих выхода к морю развивающихся стран в мировой экономике. Отсутствие диверсификации экспорта и зависимость от экспорта небольшого числа сырьевых товаров в сочетании с низким уровнем инвалютных резервов и зависимости от внешнего финансирования делает эти страны уязвимыми для серьезных внешних потрясений.

79. Алматинская программа действий остается надежной глобальной основой для формирования на двустороннем, региональном и международном уровнях подлинно партнерских отношений, направленных на удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, за счет создания эффективных систем транзитного транспорта. Необходимо добиваться дальнейшего ускорения осуществления Программы действий и декларации по ее среднесрочному обзору.

80. Необходимо активно проводить политику повышения внутренней конкурентоспособности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, за счет инвестиций в создание производственного потенциала, снижения сырьевой зависимости, совершенствования инфраструктуры транзитного транспорта, пересмотра политики в области транзитных перевозок, либерализации транспортных услуг и осуществления мер содействия торговле на национальном и региональном уровнях.

81. Поскольку решение важных вопросов содействия торговле и развития транспорта неподконтрольно развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо расширять и повышать эффективность сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и развивающимися странами транзита для обеспечения согласованного подхода к разработке, осуществлению и контролю проводимых этими странами реформ политики содействия торговле и развитию транспорта. Необходимо продолжать укреплять роль региональных и субрегиональных организаций в осуществлении Алматинской программы действий, поскольку они имеют жизненно важное значение для функционирования региональных инфраструктурных комплексов, завершения создания недостающих звеньев, осуществления мер содействия торговле и более широкого применения информационной техники.

82. Соответствующие организации системы Организации Объединенных Наций и другие международные организации должны увеличить объем помощи, предоставляемой не имеющим выхода к морю развивающимся странам и развивающимся странам транзита, в частности на основе хорошо скоординированных и согласованных программ технической помощи в области транзитного транспорта и содействия торговле. Следует с удовлетворением отметить принятие таблицы мероприятий на пятом межучрежденческом консультативном совещании по осуществлению Алматинской программы действий, работу над которой необходимо продолжить.

83. Необходимо со всей политической волей, особенно на этапе осуществления, добиваться унификации правовой базы сотрудничества в области транзитного транспорта на региональном уровне. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита необходимо также продолжать усилия по присоединению к соответствующим многосторонним конвенциям в области транзитного транспорта и торговли.

84. Нынешний глобальный экономический кризис, последовавший за продовольственным и энергетическим кризисом, представляет собой неотложную и серьезную угрозу для перспектив развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Международному сообществу необходимо в срочном порядке мобилизовать на предсказуемой основе дополнительную помощь в целях развития в виде гибкого, льготного и оперативного финансирования для оказания развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, помощи в восполнении нехватки финансовых средств.

85. ОПР остается основным источником внешнего финансирования для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Для осуществления инвестиций в развитие инфраструктуры в этих странах необходима существенная международная поддержка. Двусторонним и многосторонним донорам необходимо продолжать увеличивать их финансовую поддержку для восполнения значительной нехватки средств на развитие инфраструктуры в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и развивающихся странах транзита за счет предоставления субсидий и льготных займов для совершенствования внутрорегиональных связей в целях обеспечения завершения, модернизации и обслуживания путей доступа стран, не имеющих выхода к морю, к стратегическим морским коридорам.

86. Особое внимание развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо уделять в контексте инициативы «Помощь в торговле». Этим странам необходимо шире прибегать к разработке комплексных проектов создания торговой и транспортной инфраструктуры с применением основанного на коридорах подхода. Двусторонним и многосторонним донорам рекомендуется предоставлять дополнительные средства в рамках помощи в торговле для удовлетворения просьб в связи с созданием торгового потенциала и осуществления мер содействия торговле в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

87. На основе целевой технической помощи на всех этапах процесса присоединения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к Всемирной торговой организации необходимо обеспечить, чтобы такое присоединение способствовало развитию этих стран. Необходимо принимать во внимание особые проблемы и потребности этих стран, обусловленные их невыгодным географическим положением, с тем чтобы дать им возможность выполнять обязательства, связанные с членством во Всемирной торговой организации. В контексте переговоров по содействию торговле не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо укреплять согласованные усилия по улучшению условий для транзитной торговли. Соответствующим организациям системы Организации Объединенных Наций и другим международным организациям необходимо расширить поддержку в целях укрепления позиций не имеющих выхода к морю развивающихся стран на переговорах и расширения имеющихся у них возможностей по осуществлению мер содействия торговле.

88. Изменение климата ставит серьезные задачи в области экономического и социального развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Необходимо мобилизовать всю имеющуюся политическую волю для содействия достижению общих целей в области климата и развития и расширению возможностей адаптации к неизбежным последствиям изменения климата. Для того чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могли справиться с такими изменениями, решающее значение имеют финансовые и технические ресурсы, а также создание потенциала.

Приложение

Отдельные показатели, касающиеся развития и транспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю

Таблица 1
Валовый внутренний продукт и прирост валового внутреннего продукта, 2000–2007 годы

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Объем ВВП в неизменных ценах 1990 года (в млн. долл. США)			ВВП на душу населения (в текущих це- нах в долл. США)	Среднегодовые темпы прироста ВВП (в процентах)		
	2000 год	2003 год	2007 год	2007 год	2000– 2003 годы	2003– 2006 годы	2007 год
	Афганистан	2 713	5 420	8 202	345	25,9	10,4	12,4
Армения	1 464	2 070	3 285	3 057	12,2	12,6	11,1
Азербайджан	3 835	5 179	12 130	3 691	10,5	23,3	25,1
Бутан	466	591	893	1 982	8,2	7,2	22,5
Боливия	7 047	7 542	8 991	1 378	2,3	4,5	4,6
Ботсвана	5 774	6 834	8 525	5 739	5,8	5,5	6,2
Буркина-Фасо	5 181	6 318	8 019	483	6,8	5,9	6,7
Бурунди	970	1 023	1 194	118	1,8	3,4	5,5
Центральноафриканская Республика	1 752	1 630	1 829	394	–2,4	2,5	4,2
Чад	2 172	3 004	4 514	692	11,4	14,3	0,6
Эфиопия	14 417	15 168	23 279	201	1,7	11,4	11,2
Казахстан	20 594	28 058	40 541	6 753	10,9	10,0	8,7
Кыргызстан	740	834	994	704	4,1	3,3	8,3
Лаосская Народно-Демо- кратическая Республика	1 593	1 887	2 531	711	5,8	7,5	8,0
Лесото	874	939	1 131	797	2,4	4,7	4,9
Малави	3 149	3 265	4 163	257	1,2	5,9	7,4
Мали	3 742	4 699	5 501	554	7,9	4,5	2,5
Монголия	1 448	1 671	2 366	1 481	4,9	8,8	9,9
Непал	6 676	7 273	8 100	419	2,9	2,8	2,5
Нигер	2 996	3 651	4 216	289	6,8	3,8	3,1
Парагвай	5 442	5 765	6 856	1 959	1,9	3,8	6,4
Республика Молдова	1 380	1 684	2 098	1 158	6,9	6,5	3,0
Руанда	2 646	3 094	3 902	354	5,4	6,0	6,0
Свазиленд	1 185	1 268	1 392	2 520	2,3	2,4	2,4
Таджикистан	1 091	1 472	1 970	555	10,5	7,5	7,8
Бывшая югославская Республика Македония	4 163	4 121	4 874	3 703	–0,3	4,0	5,0

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Объем ВВП в неизменных ценах 1990 года (в млн. долл. США)			ВВП на душу населения (в текущих це- нах в долл. США)	Среднегодовые темпы прироста ВВП (в процентах)		
	2000 год	2003 год	2007 год	2007 год	2000– 2003 годы	2003– 2006 годы	2007 год
	Туркменистан	2 413	2 585	3 518	1 461	2,3	7,8	8,5
Уганда	7 152	8 476	10 678	403	5,8	5,8	6,5
Узбекистан	14 469	16 448	21 876	704	4,4	7,4	7,4
Замбия	4 002	4 523	5 679	974	4,2	5,9	5,8
Зимбабве	9 267	7 743	6 650	159	–5,8	–2,9	–6,1
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	140 813	164 235	219 897	1 419	5,3	7,5	7,7
Развивающиеся страны транзита	3 562 612	4 157 966	5 661 139	2 432	5,3	7,9	8,2
Развивающиеся страны	6 365 500	7 203 000	9 441 300	2 710	4,2	7,0	7,1

Источники: United Nations Statistics Division, *National Accounts Main Aggregates Database*, имеется по адресу <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (по состоянию на 1 мая 2009 года). Расчеты показателей темпов прироста произведены Канцелярией Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам.

Таблица 2
Объем официальной помощи в целях развития (ОПР) и общий объем помощи доноров на цели транспорта, складского хозяйства и связи, 2003, 2006 и 2007 годы

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистый объем ОПР (в млн. долл. США)</i>			<i>ОПР/ВНД (в процентах)</i>	<i>Объем помощи доноров на цели транс- порта, складского хозяйства и связи (в млн. долл. США)</i>		
	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2007 год</i>
Афганистан	1 591	2 999	3 951	34	59,9	171,5	168,7
Армения	249	213	352	4	4,4	0,4	1,7
Азербайджан	301	206	225	1	0,2	1,8	1,6
Бутан	77	94	89	8	8,5	13,7	7,8
Боливия	939	844	476	4	2,4	2,4	15,4
Ботсвана	28	66	104	1	0,0	0,3	0,4
Буркина-Фасо	522	870	930	14	39,0	39,7	92,0
Бурунди	227	415	466	50	0,1	3,6	12,9
Центральноафриканская Республика	51	133	176	10	2,9	5,2	2,6
Чад	251	284	352	6	28,3	20,9	13,5
Эфиопия	1 600	1 948	2 422	12	60,3	138,9	149,9
Казахстан	270	172	202	0	59,0	4,2	1,3
Кыргызстан	200	311	274	8	1,1	2,6	6,6
Лаосская Народно-Демо- кратическая Республика	301	364	396	11	33,7	33,8	41,0
Лесото	79	72	130	7	13,3	2,2	0,5
Малави	515	684	735	21	27,9	7,3	14,2
Мали	554	825	1 017	15	37,1	46,1	98,9
Монголия	250	202	228	6	23,3	8,2	12,9
Непал	463	512	598	6	35,8	27,3	34,3
Нигер	461	514	542	13	16,1	5,4	44,3
Парагвай	51	56	108	1	2,4	2,1	0,7
Республика Молдова	118	224	269	5	0,1	0,1	0,2
Руанда	335	586	713	22	7,6	13,0	14,0
Свазиленд	34	35	63	2	1,1	9,7	4,8
Таджикистан	148	240	221	6	„	0,5	2,8
Бывшая югославская Республика Македония	266	200	213	3	0,2	1,7	2,0
Туркменистан	27	26	28	0	„	0,4	„
Уганда	999	1 549	1 728	16	6,3	21,5	40,9
Узбекистан	195	149	166	1	1,5	9,3	2,0
Замбия	755	1 426	1 045	10	47,1	60,4	16,7

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистый объем ОПР (в млн. долл. США)</i>			<i>ОПР/ВНД (в процентах)</i>	<i>Объем помощи доноров на цели транс- порта, складского хозяйства и связи (в млн. долл. США)</i>		
	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2007 год</i>
Зимбабве	186	279	465	„	0,7	0,9	0,4
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	12 043	16 498	18 684		520,3	655,2	805,0
Развивающиеся страны транзита	21 701	33 505	27 506		1 339,7	1 766,5	1 816,7

Источник: Organization for Economic Cooperation and Development, Development Assistance Committee, International Development Statistics online databases on aid and other resource flows-DAC annual aggregates and Creditor Reporting System, имеется по адресу www.oecd.org/dataoecd/50/17/5037721.htm (по состоянию на 1 мая 2009 года).

Сокращения: ВНД — валовый национальный доход; ОПР — официальная помощь в целях развития.

Таблица 3
Приемлемый уровень задолженности и облегчение бремени задолженности в рамках Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью (БСКЗ) и Инициативы по облегчению бремени задолженности на многосторонней основе (ИБЗМ)

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Совокупная величина внешнего долга (в процентах ВВП)		Совокупная величина обслуживания задолженности (в процентах от стоимости экспорта товаров и услуг и поступлений ^a)			Совокупная величина облегчения бременем задолженности на февраль 2009 года (в млн. долл. США)		Ход осуществления Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью на февраль 2009 года	
	2003 год	2007 год	2003 год	2006 год	2007 год	БСКЗ	ИБЗМ	Этап принятия решения	Этап завершения
Афганистан	..	..	..	..	..	571	..	X	
Армения	64,2	30,5	10,8	6,8	7,1	..	..
Азербайджан	25,3	11,6	6,4	1,6	0,7	..	..
Бутан	78,8	68,6	..	..	..	..	..
Боливия	74,6	38,2	20,0	8,4	12,0	1 856	1 596		X
Ботсвана	6,8	3,5	1,3	0,9	0,9	..	..
Буркина-Фасо	40,7	21,7	..	..	..	772	603		X
Бурунди	230,1	154,6	63,6	39,9	43,6	908	53		X
Центральноафриканская Республика	91,7	57,2	..	..	..	611	..	X	
Чад	67,1	29,2	..	..	..	227	..	X	
Эфиопия	85,6	13,6	7,0	6,8	4,1	2 575	1 458		X
Казахстан	78,3	103,7	34,8	33,7	49,6	..	..
Кыргызстан	109,0	65,0	19,8	5,4	6,8	..	..
Лаосская Народно-Демократическая Республика	107,8	84,4	21,5	19,5	18,9	..	..
Лесото	54,3	33,7	8,0	3,9	7,0	..	..
Малави	129,9	24,6	..	..	..	1 310	705		X
Мали	74,1	30,6	5,8	4,4	..	752	1 043		X
Монголия	82,9	41,5	29,3	2,1	..	..	..
Непал	50,1	35,0	6,1	5,1	4,5	899	519		X
Нигер	76,3	23,0	7,5	26,6	..	..	1 596		
Парагвай	58,2	28,7	11,8	7,2	6,2	..	..
Республика Молдова	87,7	66,5	10,3	12,2	10,5	..	..
Руанда	88,1	14,9	13,7	9,7	3,2	908	..		X
Свазиленд	21,0	13,3	1,3	1,6	1,9	..	225		
Таджикистан	78,6	34,0	7,2	2,6	2,3	..	..
Бывшая югославская Республика Македония	41,5	49,2	12,9	16,8	..	..	..
Туркменистан	29,6	5,9	..	..	..	..	..
Уганда	70,1	14,0	7,2	4,8	3,1	1 434	..		X
Узбекистан	49,2	17,3	..	..	..	..	1 805		

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	Совокупная величина внешнего долга (в процентах ВВП)		Совокупная величина обслуживания задолженности (в процентах от стоимости экспорта товаров и услуг и поступлений ^a)			Совокупная величина облегчения бремени задолженности на февраль 2009 года (в млн. долл. США)		Ход осуществления Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью на февраль 2009 года	
	2003 год	2007 год	2003 год	2006 год	2007 год	БСКЗ	ИБЗМ	Этап принятия решения	Этап завершения
Замбия	160,7	27,9	42,3	3,8	3,5	3 489	..		X
Зимбабве	62,2	..	..	..	..	..	1 632		
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	66,4	48,2	20,7	18,7	26,6	16 312	9 639		
Развивающиеся страны транзита	30,0	19,3	18,9	10,6	8,5				

Источники: World Bank, *World Development Indicators 2009* (Washington, D.C., World Bank, 2009), table 6.10; и *WDI online* (Washington, D.C., 2009) (по состоянию на 1 июня 2009 года).

^a В отличие от итоговых показателей данные по странам включают, при наличии соответствующей информации, переводы рабочих.

Таблица 4
Международная товарная торговля, экспорт и импорт, 2003 и 2007 годы

<i>Развивающиеся страны не имеющие выхода к морю</i>	<i>Товарный экспорт (в млн. долл. США)</i>		<i>В процентах от общемиро- вого объема</i>		<i>Товарный импорт (в млн. долл. США)</i>		<i>В процентах от общемиро- вого объема</i>	
	<i>2003 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2007 год</i>
Афганистан	..	..	..	..	..	..	..	..
Армения	670	1 121	0,01	0,01	1 235	3 053	0,01	0,01
Азербайджан	2 592	6 058	0,04	0,05	2 626	5 712	0,04	0,02
Бутан	..	..	..	..	..	..	..	..
Боливия	1 651	4 813	0,02	0,04	1 684	3 522	0,02	0,01
Ботсвана	3 802	5 073	0,05	0,04	3 964	3 987	0,05	0,03
Буркина-Фасо	324	397	0,00	0,00	1 008	1 267	0,00	0,01
Бурунди	66	156	0,00	0,00	145	423	0,00	0,00
Центральноафриканская Республика	66	116	0,00	0,00	100	186	0,00	0,00
Чад	..	..	..	..	..	..	..	..
Эфиопия	513	1 277	0,01	0,01	2 686	5 809	0,01	0,02
Казахстан	12 927	47 755	0,18	0,37	8 408	32 756	0,18	0,06
Кыргызстан	582	1 134	0,01	0,01	717	2 417	0,01	0,01
Лаосская Народно-Демо- кратическая Республика	..	..	..	..	..	..	..	..
Лесото	479	..	0,01	..	1 115	..	0,01	..
Малави	502	869	0,01	0,01	785	1 378	0,01	0,01
Мали	1 007	1 440	0,01	0,01	1 271	2 185	0,01	0,01
Монголия	616	1 887	0,01	0,01	801	2 117	0,01	0,01
Непал	653	..	0,01	..	1 802	..	0,01	..
Нигер	228	473	0,00	0,00	560	958	0,00	0,00
Парагвай	1 242	2 785	0,02	0,02	2 228	5 845	0,02	0,02
Республика Молдова	..	..	..	..	..	..	..	..
Руанда	50	183	0,00	0,00	261	697	0,00	0,00
Свазиленд	1 732	1 082	0,02	0,01	1 432	1 164	0,02	0,01
Таджикистан	..	..	..	..	..	..	..	..
Бывшая югославская Республика Македония	1 367	3 356	0,02	0,03	2 306	5 228	0,02	0,02
Туркменистан	..	..	..	..	..	..	..	..
Уганда	532	1 337	0,01	0,01	1 375	3 493	0,01	0,01
Узбекистан	..	..	..	..	..	..	..	..
Замбия	1 576	..	0,02	..	2 152	980	0,02	0,02

	Товарный экспорт (в млн. долл. США)		В процентах от общемирового объема		Товарный импорт (в млн. долл. США)		В процентах от общемирового объема	
	2003 год	2007 год	2003 год	2007 год	2003 год	2007 год	2003 год	2007 год
<i>Развивающиеся страны не имеющие выхода к морю</i>								
Зимбабве	..	3 310	0,03	..	..	3 594	..	0,03
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	33 177	84 622	0,47	0,65	38 661	86 771	0,5	0,66
Развивающиеся страны транзита	935 920	2 168 813	13,3	16,7	886 147	1 984 657	12,3	15,0
Весь мир	7 018 511	13 005 441			7 178 426	13 204 710		

Источник: United Nations Statistics Division, UN Comtrade, имеется по адресу <http://comtrade.un.org> (данные извлекались 1 мая и 22 июня 2009 года).

Таблица 5
Отдельные показатели по транспорту, 2000–2007 годы

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Дороги		Железные дороги	Водные пути	Трубопроводы	Воздушный транспорт	
	В км	С твердым покрытием (в процентах)	В км	В км	В км	Количество вылетов	
		2000–2007 годы ^a				2000–2007 годы ^a	2000 год
Афганистан	42 150	29,3	–	1 200 (<500 ТДВ) ^b	466	3 400	..
Армения	7 504	89,0	711	..	2 233	4 400	..
Азербайджан	59 141	49,4	2 122	..	4 785	8 000	13 000
Бутан	8 050	62,0	..	..	..	1 100	..
Боливия	62 479	7,0	..	10 000	8 994	21 600	24 100
Ботсвана	25 798	32,6	888	..	..	6 700	7 400
Буркина-Фасо	92 495	4,2	622	..	..	3 400	1 600
Бурунди	12 322	10,4	..	Озеро Танганьика	..	..	..
Центральноафриканская Республика	24 307	..	..	2 800	..	1 500	..
Чад	40 000	0,8	..	Сезонная навигация	250	1 500	..
Эфиопия	42 429	12,8	..	..	..	26 600	37 500
Казахстан	91 563	91,4	14 205	4 000	24 740	8 000	19 100
Кыргызстан	18 500	91,1	424	600	270	6 100	4 900
Лаосская Народно-Демократическая Республика	29 811	13,5	..	4 600	540	6 400	10 000
Лесото	5 940	18,3	..	..	..	..	..
Малави	15 451	45,0	710	700	..	4 800	5 900
Мали	18 709	18,0	734	1 800	..	1 500	..
Монголия	49 250	3,5	1 810	424	..	6 200	6 200
Непал	17 280	56,9	59	..	..	12 100	6 900
Нигер	18 550	20,6	..	300 (сезонная навигация)	..	1 500	..
Парагвай	29 500	50,8	36 ^c	3 100	..	7 600	10 400
Республика Молдова	12 838	86,3	1 075	580 (сезонная навигация)	1906	3 700	4 000
Руанда	14 008	19,0	..	Озеро Киву (мелководное)	..	..	..
Свазиленд	3 594	30,0	301	..	..	2 600	..
Таджикистан	27 767	..	482	200	587	4 000	7 900
Бывшая югославская Республика Македония	13 182	..	947	..	388	8 000	..
Туркменистан	24 000	81,2	2 440	1 300	7 864	21 900	15 600

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Дороги		Железные дороги	Водные пути	Трубопроводы	Воздушный транспорт	
	С твердым покрытием (в процентах)		В км 2000–2007 годы ^a	В км 2006–2007 годы ^a	В км 2007 год	Количество вылетов	
	В км 2000–2007 годы ^a	2000 год				2007 год	
Уганда	70 746	23,0	261	Озера	..	300	..
Узбекистан	81 600	87,3	4 014	1 100	10 574	30 100	22 300
Замбия	91 440	22,0	1 273	2 250	771	6 100	6 400
Зимбабве	97 267	19,0	..	Озеро Карива	270	13 600	7 300
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	1 147 671	38,4	33 078		63 002	222 700	210 500

Источники: World Bank, *World Development Indicators 2009* (Washington, D.C., World Bank, 2009), table 5.9; World Bank, *WDI and GDF Online*, имеется по адресу <http://www.worldbank.org>; и United States Central Intelligence Agency, *The World Factbook* (Washington, D.C.), Field Listings: Waterways, Pipelines and Railways, имеется по адресу <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html> (по состоянию на 1 мая 2009 года).

^a Данные приведены за последний год периода, на который имеются данные.

^b В тоннах дедвейта.

^c Туристические услуги.

Таблица 6
Отдельные показатели по телекоммуникациям, 2000, 2006 и 2007 годы

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Количество телефонных линий и пользователей сотовой связи на 100 человек населения				Количество пользователей Интернета на 100 человек населения	Совокупный годовой объем инвестиций в телекоммуникации (в млн. долл. США)
	Основные линии		Сотовая связь			
	2000 год	2007 год	2000 год	2007 год			2006 год	2006 год^{a}
Афганистан	0,1	0,3	0,1	17,2	1,8	..
Армения	17,8	19,7	2,3	62,5	5,7	..
Азербайджан	11,2	14,8	9,6	53,4	10,9	195
Бутан	1,0	3,4	–	17,2	4,6	..
Боливия	6,8	7,1	11,8	34,2	10,5	..
Ботсвана	8,4	7,3	18,8	61,2	5,3	369
Буркина-Фасо	0,5	0,7	0,9	10,9	0,6	..
Бурунди	0,3	0,4	0,8	3,2	0,8	..
Центральноафриканская Республика	0,2	0,3	0,3	3,0	0,3	..
Чад	0,1	0,1	0,4	8,5	0,6	..
Эфиопия	0,5	1,1	0,1	1,4	0,3	..
Казахстан	14,0	21	7,0	79,9	12,3	677
Кыргызстан	7,8	9,1	1,0	40,8	14,1	..
Лаосская Народно-Демократическая Республика	1,1	1,6	1,0	25,2	–	..
Лесото	1,6	3	7,7	22,7	3,5	..
Малави	0,6	1,3	0,8	7,5	1,0	..
Мали	0,5	0,6	0,4	20,5	0,8	122
Монголия	5,0	6,8	8,5	34,4	12,0	..
Непал	1,3	2,5	0,1	11,6	1,4	..
Нигер	0,3	0,2	0,5	6,3	0,3	..
Парагвай	4,8	6,4	29,0	76,6	8,6	..
Республика Молдова	16,9	28,5	8,0	49,6	18,5	158
Руанда	0,3	0,2	1,0	6,5	1,1	16
Свазиленд	3,4	4,3	6,6	33,3	4,0	..
Таджикистан	3,8	5,0	0,2	34,9	7,2	..
Бывшая югославская Республика Македония	27,7	22,7	18,1	95,5	27,3	221
Туркменистан	8,1	9,2	0,2	7	1,4	..
Уганда	0,2	0,5	1,5	13,6	2,5	..
Узбекистан	6,6	0,6	0,7	21,5	4,4	..

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Количество телефонных линий и пользователей сотовой связи на 100 человек населения</i>				<i>Количество пользователей Интернета на 100 человек населения</i>	<i>Совокупный годовой объем инвестиций в телекоммуникации (в млн. долл. США)</i>
	<i>Основные линии</i>		<i>Сотовая связь</i>			
	<i>2000 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2000 год</i>	<i>2007 год</i>			2006 год	2006 год^{a}
Замбия	0,7	0,8	1,2	22,1	5,0	..
Зимбабве	2,2	2,6	2,7	9,2	10,1	..
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	2,7	3,6	1,1	18,2	3,5	
Развивающиеся страны	8,0	13,3	5,2	38,6	12,7	

Источник: International Telecommunication Union (ITU), ICT Eye and World Telecommunications/ICT Indicators Database 2008, имеется по адресу <http://www.itu.int/ITU-D/ict> (по состоянию на 1 мая 2009 года), и обновленные совокупные показатели, подготовленные статистическим подразделением МСЭ на 2 июня 2009 года.

^a Или за последний год, за который имеются данные.

Таблица 7
**Прямые иностранные инвестиции, чистый приток, 2000, 2003, 2005, 2006
и 2007 годы**
(В млн. долл. США по текущему курсу)

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистый приток прямых иностранных инвестиций</i>				
	<i>2000 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2005 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2007 год</i>
Афганистан	0	58	273	242	288
Армения	104	121	239	453	661
Азербайджан	30	3 227	1679	-601	-4 817
Бутан	0	3	9	6	78
Боливия	736	197	-288	281	204
Ботсвана	57	420	281	489	495
Буркина-Фасо	23	29	34	34	600
Бурунди	12	0	1	0	0
Центральноафриканская Республика	1	13	17	18	27
Чад	115	713	613	700	603
Эфиопия	135	465	265	545	254
Казахстан	1 283	2 092	1 971	6 224	10 259
Кыргызстан	-2	46	43	182	208
Лаосская Народно-Демократическая Республика	34	19	28	187	324
Лесото	32	42	57	92	106
Малави	40	66	27	30	55
Мали	82	132	224	83	360
Монголия	54	132	182	290	328
Непал	0	15	2	-7	6
Нигер	8	11	30	51	27
Парагвай	104	27	54	170	190
Республика Молдова	128	74	197	242	459
Руанда	8	3	14	16	67
Свазиленд	106	-61	-50	36	37
Таджикистан	24	14	54	339	401
Бывшая югославская Республика Македония	215	118	97	424	320
Туркменистан	131	226	418	731	804
Уганда	181	202	380	400	368
Узбекистан	75	70	88	195	262

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистый приток прямых иностранных инвестиций</i>				
	<i>2000 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2005 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2007 год</i>
Замбия	122	347	357	616	984
Зимбабве	23	4	103	40	69
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	3 858	8 823	7 401	12 506	14 026
Развивающиеся страны транзиты	5 858	10 826	9 406	14 512	16 033
Развивающиеся страны	256 624	180 114	316 407	412 972	499 720

Источник: United Nations Conference on Trade and Development, Foreign Direct Investments Online. Foreign Direct Investment database, имеется по адресу www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923 (по состоянию на 1 мая 2009 года).

Примечание: Вследствие округления итоговые показатели могут не совпадать с суммой показателей.