

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана****Семидесятая сессия**

Бангкок, 4-8 августа 2014 года (этап II)

Пункт 2d предварительной повестки дня*

Специальный орган по наименее развитым, не имеющим выхода к морю развивающимся странам и тихоокеанским островным развивающимся странам: вопросы развития, касающиеся развивающихся стран, не имеющих выхода к морю**Резюме хода осуществления Вьентьянского консенсуса****Записка секретариата*****Резюме*

Несмотря на значительный прогресс, достигнутый в ряде областей Алматинской программы действий, в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Азиатско-Тихоокеанского региона по-прежнему существуют серьезные проблемы и пробелы в развитии. Их возможности с точки зрения развития все также серьезно ограничены в связи с отсутствием наземного доступа к морю, удаленностью и высокими транзитными издержками. Пересечение дополнительных границ приводит к значительному увеличению общих затрат на транспортных услуги. Прямое и косвенное влияние географического положения не имеющих выхода к морю развивающихся стран на их экономику находит свое отражение в соответствующих показателях. Значительное число не имеющих выхода к морю развивающихся стран относится к наиболее бедным странам мира, а их экономики, как правило, демонстрируют высокую зависимость от крайне ограниченного числа сырьевых ресурсов.

Комиссия в своей резолюции 69/2 о заключительном обзоре осуществления Алматинской программы действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе призвала страны региона, а также международные и региональные организации одобрить Вьентьянский консенсус и, в случае необходимости, безотлагательно рассмотреть вопрос о соответствующем выполнении содержащихся в нем рекомендаций.

* E/ESCAP/70/L.1/Rev.1

** Позднее представление настоящего документа вызвано необходимостью учета наиболее актуальной экономической и социальной информации по не имеющим выхода к морю развивающимся странам.



В настоящем документе дается обзор прогресса, достигнутого после проведения шестьдесят девятой сессии Комиссии не имеющими выхода к морю развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона в приоритетных областях Вьентьянского консенсуса. В нем отмечается, что в рамках различных двусторонних, многосторонних и самофинансируемых механизмов не имеющие выхода к морю развивающиеся страны приложили значительные усилия по развитию связей с соседними странами в областях транспорта и торговли, а также по совершенствованию внутреннего транспортного сообщения за счет улучшения и модернизации своих транспортных сетей. В настоящем документе также приводятся некоторые проблемы, с которыми пришлось столкнуться, и дается краткий обзор деятельности ЭСКАТО в рамках реализации Вьентьянского консенсуса.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Азиатско-Тихоокеанского региона: обзор проблем и перспектив	3
III. Выполнение Вьентьянского консенсуса	6
A. Достигнутый прогресс	6
B. Проблемы	10
C. Оказываемая ЭСКАТО поддержка в области развития потенциала	12
IV. Перспективы	20
Таблица	
Рост ВВП и экспорта в странах СПЕКА	4

I. Введение

1. Большинство не имеющих выхода к морю развивающихся стран сталкивается не только со значительными колебаниями экономических показателей и зависимостью экспортной выручки от ограниченного числа сырьевых ресурсов, но и с серьезным ограничением их возможностей с точки зрения социально-экономического развития, вызванным отсутствием наземного доступа к морю, удаленностью и изоляцией от мировых рынков. Пересечение дополнительных границ приводит к значительному росту транспортных издержек, ограничивает экспортный потенциал и оказывает негативное влияние на конкурентоспособность и рентабельность. Значительные транзитные транспортные издержки также часто способствуют и высоким ценам на импортируемые товары.

2. Одним из основных мандатов Организации Объединенных Наций в сфере оказания помощи не имеющим выхода к морю развивающимся странам является Алматинская программа действий, непосредственно направленная на удовлетворение их особых потребностей за счет: а) создания новых глобальных

рамок для развития эффективных систем транзитных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита с учетом интересов как развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, так и развивающихся стран транзита и б) содействия торговле в целях развития¹. В Азиатско-Тихоокеанском регионе ЭСКАТО активно взаимодействует с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и партнерами по развитию в целях оказания этим странам содействия на основе данного глобального мандата.

3. В данном контексте ЭСКАТО и правительство Лаосской Народно-Демократической Республики во взаимодействии с Европейской экономической комиссией (ЭЕК) и Канцелярией Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам организовали проведение 5-7 марта 2013 года во Вьентьяне Евро-азиатского заключительного регионального обзора осуществления Алматинской программы действий. В итоговом документе, Вьентьянском консенсусе, был определен ряд основных широких приоритетных областей для глобального обзора, в том числе: а) стабильные макроэкономические рамки, торговля и инвестиции, мобилизация внутренних ресурсов, содействие иностранным частным капиталовложениям, государственно-частные партнерства (ГЧП) для устранения дефицита инфраструктуры и создание производственных возможностей; б) усиление региональной экономической интеграции как средства, способствующего освоению расширяющихся рынков для их продукции и услуг в соседних странах; в) диверсификация их экспортной базы; г) создание рабочих мест и рост, содействующий сокращению неравенства; д) усиление системы образования и профессионального обучения; е) улучшение качества питания и здоровья; и г) улучшение положения женщин и социальной защиты².

4. Комиссия в своей резолюции 69/2 о заключительном обзоре осуществления Алматинской программы действий в Азиатско-Тихоокеанском регионе призвала страны региона и международные и региональные организации одобрить Вьентьянский консенсус и, в случае необходимости, безотлагательно рассмотреть вопрос о выполнении соответствующих содержащихся в нем рекомендаций. Она также поручила Исполнительному секретарю во взаимодействии с партнерами по развитию и другими международными учреждениями и с учетом их соответствующих мандатов оказывать не имеющим выхода к морю развивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона содействие в выполнении рекомендации Вьентьянского консенсуса.

II. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Азиатско-Тихоокеанского региона: обзор проблем и перспектив

5. В целом в не имеющих выхода к морю развивающихся странах в последние годы наблюдались значительные колебания показателей

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.

² См. E/ESCAP/69/1, приложение.

экономического роста и экспорта, которые в основном были вызваны глобальным экономическим кризисом и косвенным влиянием низких темпов экономического роста в развитых странах (см. таблицу 1). Несмотря на значительный, хотя и неравномерный, прогресс не имеющие выхода к морю развивающиеся страны продолжают испытывать трудности с точки зрения участия в мировой торговле, что не дает им возможности воспользоваться благами глобализации и увеличения объемов внутрирегиональной торговли и потоков прямых иностранных инвестиций (ПИИ).

6. Структура торговли большинства этих стран характеризуется экспортной корзиной с преобладающей долей сырьевых товаров. За последние десять лет не имеющие выхода к морю развивающиеся страны стали более подвержены рискам, связанным с сырьевыми товарами, что делает их экономики более уязвимыми к падению цен на них на мировом рынке³. При этом в их корзинах импорта преобладают промышленные товары, что указывает на необходимость создания в большинстве этих стран диверсифицированной производственной базы. Ключевую роль в этом может сыграть региональное сотрудничество в сфере торговли и ПИИ.

Таблица
Рост ВВП и экспорта в странах СПЕКА

	Темпы роста реального ВВП (за год, в процентах)						Темпы роста экспорта товаров (в процентах)			
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008	2009	2010	2011
Афганистан	3,4	22,5	8,4	5,7	6,9	6,5	19,9	-25,9		
Армения	6,9	-14,2	2,6	4,7	7,2	5,5	-8,3	-34,0	49,2	20,7
Азербайджан	10,8	9,3	5,0	0,1	2,2	1,5	43,8	-31,0	25,5	33,6
Бутан	4,7	6,7	11,8	11,7	8,5	8,4	4,4	-13,8	5,2	
Казахстан	3,3	1,2	7,0	7,5	5,0	6,0	49,1	-39,3	37,8	-0,8
Кыргызстан	8,4	2,9	-1,4	5,7	-0,9	7,0	38,1	-0,8	4,9	30,5
ЛНДР	7,8	7,6	7,9	8,3	8,3	8,1	21,5	-5,5	45,6	31,2
Монголия	8,9	-1,3	6,4	17,3	12,3	15,5	30,1	-25,6	49,2	30,7
Непал	5,8	3,8	4,0	3,8	4,5	4,0	8,2	-3,4	-7,3	9,5
Таджикистан	7,9	3,4	6,5	7,4	7,5	6,5	-4,2	-28,2	18,4	17,0
Туркменистан	10,5	6,1	9,2	14,7	11,1	8,0	29,3	-24,1	17,9	36,5
Узбекистан	9,0	8,1	8,5	8,3	8,1	7,0	28,3	4,2	11,9	14,9

Источник: Обзор экономического и социального развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе, за 2012 и 2013 годы.

7. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо приложить усилия по созданию благоприятных условий доступа на рынки для всей экспортной продукции, в том числе посредством частичной или полной ликвидации произвольных и необоснованных нетарифных барьеров и других препятствий, ведущих к возникновению диспропорций в торговле. Следует развивать региональное сотрудничество, в том числе на основе соглашений о

³ См. E/ESCSP/69/1, приложение.

преференциальной торговле и других механизмов, с целью содействия интеграции этих стран в мировую экономику за счет увеличения размера рынков, повышения их конкурентоспособности, развития региональных связей и других мер, направленных на стимулирование торговли. Необходимо также предпринять меры по устранению сдерживающих факторов в области предложения за счет развития производственного потенциала и устранения препятствий для наращивания экспорта, а также за счет создания и диверсификации экспортной базы.

8. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо предпринять эффективные меры с целью учета политики в области торговли и наращивания соответствующего потенциала в их национальных стратегиях развития. Данные усилия должны быть также направлены на наращивание кадрового, институционального и нормативно-правового потенциала в сфере выработки стратегии в области торговли и ведения торговых переговоров в таких сферах, как выход на рынки и доступ к ним, тарифы, таможенное оформление, конкуренция, инвестиции и технологии и региональная интеграция.

9. Также существует необходимость оказания дополнительного содействия этим странам с целью обеспечения их эффективного участия в различных региональных торговых механизмах. Этим странам требуется техническая помощь в связанных с торговлей вопросах, а также иные виды содействия в таких областях, как согласование таможенных процедур, развитие антимонопольной политики и законодательства, согласование требований в области сертификации и стандартизации, определение рынков, построение инфраструктуры, содействующей развитию торговли, и создание соответствующих учреждений для укрепления производственного потенциала.

10. С точки зрения развития транспорта наиболее важными проблемами, с которыми сталкиваются данные страны, являются комплексное использование различных видов транспорта с целью повышения эффективности перевозок, содействие трансграничному транспортному сообщению, выработка инновационных подходов к финансированию инвестиций в инфраструктуру и повышение мобильности в целях устойчивого и инклюзивного развития.

11. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо предпринять меры по расширению их экономической базы, в том числе по обеспечению продовольственной и энергетической безопасности и безопасности водных ресурсов, а также более эффективному использованию их ресурсной базы, и обеспечить реализацию в отдельных отраслях и сегментах сырьевого сектора стратегий, направленных на повышение производительности и диверсификации в целях увеличения доли деятельности с более высокой добавленной стоимостью. Помимо принятия стратегических мер в отдельных сегментах сырьевого сектора, этим странам необходимо устранить отдельные ограничивающие факторы. На их способность эффективно расширять производственный потенциал и диверсифицировать производство негативно влияют недостаточный уровень развития инфраструктуры, отсутствие необходимого производственного потенциала, неспособность удовлетворять требованиям товарных спецификаций и все более строгим критериям с точки зрения качества продукции, ее безопасности и влияния на окружающую среду и другие аналогичные проблемы.

12. С целью наращивания производственного потенциала и продвижения вверх по цепочке создания стоимости этим странам необходимо предпринять ряд мер, содержание которых зависит от конкретной ситуации в каждой стране. Примерами таких мер являются: усиление национального потенциала в области анализа конкурентоспособности на уровне конкретного продукта или подотрасли; создание необходимой для расширения экспорта инфраструктуры для оценки качества и выполнения соответствующих требований; усилия по совершенствованию продукции, повышению ее качества и обеспечению выполнения соответствующих стандартов и нормативно-правовых положений в производственных отраслях с высоким экспортным потенциалом, что обеспечило бы предприятиям возможность успешного ведения экспортной деятельности; и разработка механизма преодоления проблем в случаях, когда экспорт продукции сталкивается с техническими барьерами.

13. Кроме того, для наращивания производственного потенциала в не имеющих выхода к морю развивающихся странах необходим устойчивый прогресс в ряде основных областей, в том числе с точки зрения инвестиций, необходимых для развития внутреннего капитала (который включает физический и кадровый капитал, а также иные формы капитала), структурных преобразований и наращивания потенциала частного сектора страны с целью изменения структуры производства за счет повышения доли деятельности с более высокой добавленной стоимостью, подразумевающей более наукоемкое производство с привлечением кадровых ресурсов более высокой квалификации. Результатом данного процесса станет развитие новых видов деятельности и экономическая диверсификация, позволяющая уменьшить зависимость от традиционных отраслей. Соответствующие стратегии также должны быть направлены на создание прочных связей между ростом, созданием новых рабочих мест и развитием производственного потенциала, что является необходимым для обеспечения устойчивого и инклюзивного развития в регионе.

14. Несмотря на очевидную потребность в услугах в области развития потенциала в сфере торговли и в соответствующей инфраструктуре, частный сектор большинства этих стран не в состоянии оказывать данные услуги в связи с высокими издержками и другими сдерживающими факторами. В данном контексте международная помощь и региональное сотрудничество могут сыграть важную роль в ликвидации торговых барьеров за счет наращивания основополагающего потенциала государственного сектора.

III. Выполнение Вьентьянского консенсуса

A. Достигнутый прогресс

15. В рамках различных двусторонних, многосторонних и самофинансируемых механизмов не имеющие выхода к морю развивающиеся страны приложили значительные усилия по развитию связей с соседними странами в областях транспорта и торговли, а также по совершенствованию внутреннего транспортного сообщения за счет улучшения и модернизации их транспортных сетей. Был запланирован и реализован ряд проектов по маршрутам сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог и другим маршрутам международного значения, основной задачей которых является совершенствование транспортного сообщения между странами. Примерами таких проектов являются:

а) в Азербайджане начата реализация ряда проектов в области развития дорожной сети, включающих строительство новых дорог и реконструкцию и модернизацию уже существующих по маршрутам АН-5 (Восток-Запад Баку-Алат-Газах-государственная граница Грузии) и АН-81 (Аджигабул-Бахрамтепе-Горадиз-Миндживан-участок государственной границы Армении Аджигабул-Бахрамтепе);

б) в Бутане в рамках одиннадцатого пятилетнего плана (2013-2018 годы) начата реализация масштабной инициативы по строительству следующих четырех недостающих участков дорожной сети общей протяженностью 345 км: Ламойзингкха-Сарпанг (88 км), Гелепху-Панбанг (97 км), Деватанг-Нгангклам (75 км) и Самранг-Джомоцангха (85 км). Предполагается, что из данных четырех участков Азиатский банк развития (АБР) окажет содействие в строительстве участка Деватанг-Нгангклам. По этому участку уже разработан проект. В данный момент при техническом содействии АБР проводится его детальный анализ и подготовка необходимой технической документации;

в) правительство Индии реализует проект создания комплексных контрольно-пропускных пунктов, нацеленный на совершенствование инфраструктуры в целях ускорения процедур пересечения границы и соответствующих процессов. В рамках данного проекта комплексные контрольно-пропускные пункты будут созданы на четырех участках индо-непальской границы. На каждом комплексном контрольно-пропускном пункте будут работать соответствующие надзорные органы, такие как иммиграционные и таможенные службы и обеспечивающие безопасность границ ведомства и будет создана вспомогательная инфраструктура: стоянки, склады, банки и отели. С целью обеспечения оптимального использования данных пропускных пунктов соответствующая комплексная инфраструктура будет создана и на непальской стороне границы;

г) правительство Казахстана придает большое значение улучшению состояния основного дорожного коридора страны, коридора ЦАРЕС 1b, который связывает Западную Европу с западными регионами Китая и протяженность которого составляет 2 787 км от Хоргоса, на границе с Китаем, до границы с Российской Федерацией к северу от Актобе. Ведется работа по осуществлению самостоятельных проектов в рамках инициативы ЦАРЕС, направленных на модернизацию этого коридора. В рамках одного такого проекта на развитие дорожного участка Алматы-Хоргос было выделено 1,26 млрд. долл. США. Предполагается, что реализация данного проекта позволит повысить эффективность транспортного сообщения на территории Алматинской области по маршруту дорожного коридора Западная Европа – Западный Китай. Другим таким проектом является модернизация 1 065 км данного дорожного коридора в Южно-Казахстанской и Кызылординской областях;

д) осуществляется ряд совместных проектов по развитию транспортного сообщения между Камбоджей, Лаосской Народно-Демократической Республикой и Таиландом;

е) в Монголии был реализован ряд проектов в области транспорта, нацеленных на развитие как внутреннего транспортного сообщения, так и соответствующих связей с соседними странами. Основными реализуемыми на данный момент проектами в области развития дорожной сети являются

строительство автомобильных дорог по маршрутам АН-3 и АН-4 сети Азиатских автомобильных дорог и прокладка Дороги тысячелетия, которая совпадает с маршрутом АН-32. Правительство Монголии одобрило среднесрочную программу, подразумевающую, в том числе, строительство автомобильных дорог общей протяженностью 5 572 км в целях обеспечения транспортного сообщения между основными центрами и столицей и ближайшими пунктами пересечения границы, и строительство магистралей общей протяженностью 990 км по маршруту АН-3;

g) в Непале был обеспечен доступ грузов из контейнерного терминала в Бирганже к сети железных дорог Индии, что было, главным образом, необходимо для обслуживания международного грузопотока. Предпринимаются усилия по созданию еще одного терминала в Какарбхите с целью содействия торговле со странами, находящимися в восточной части Южно-Азиатского субрегиона. Кроме того, Всемирный банк предоставляет кредит в размере 101 млн. долл. США для модернизации находящегося на территории Непала участка маршрута АН-42 Нараянгарх-Муглинг. Уже подготовлено технико-экономическое обоснование данного проекта. Страна также осуществляет модернизацию еще одного 40-километрового участка маршрута АН-2;

h) Навойский внутриматериковый контейнерный терминал в Узбекистане превратился в субрегиональный авиаузел, обеспечивающий связь с сетями железных дорог Центральной Азии и Афганистана;

i) в Таджикистане был реализован ряд проектов в области дорожного строительства с целью как совершенствования внутренних маршрутов, так и развития связей с соседними странами. Было построено и модернизировано 1650 км автомобильных дорог, что позволило улучшить транспортное сообщение между Душанбе и пунктами пересечения границ с Китаем, Кыргызстаном и Узбекистаном. В рамках соответствующих программ развития сети Азиатских автомобильных дорог, ЦАРЕС, Евразийского экономического сообщества и транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия правительство Таджикистана начало реализацию инициативы по осуществлению ряда проектов в области дорожного строительства, которые планируется закончить к 2025 году, среди этих проектов три маршрута Азиатских автомобильных дорог (АН-7, АН-65 и АН-66).

16. В связи с тем, что устойчивое развитие является основополагающим компонентом глобальной повестки дня в области развития на период после 2015 года, в течение последних лет государства-члены начали реализацию ряда инициатив по разработке национальных генеральных планов с учетом стратегий устойчивого развития транспорта. Примером таких усилий являются планы правительства Непала по разработке во взаимодействии с Центром Организации Объединенных Наций по региональному развитию экологически устойчивой стратегии в области транспорта на период 2015-2040 годов⁴.

17. В 2013 году после более чем девяти лет переговоров члены Всемирной торговой организации в рамках Балийского пакета достигли консенсуса по

⁴

См. E/ESCAP/70/12.

соглашению о содействии торговле⁵ в ходе девятой Конференции министров ВТО, прошедшей 3-6 декабря 2013 года на Бали, Индонезия. Итоговый вариант Соглашения содержит положения, предусматривающие сокращение временных затрат на таможенные процедуры и повышение их эффективности за счет более результативного взаимодействия между таможенными службами и другими соответствующими ведомствами в области содействия торговле и соблюдения таможенных процедур, в том числе по вопросам, связанным с транзитом. Оно также предусматривает техническую помощь и развитие потенциала в данной области.

18. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны региона достигли ощутимого прогресса в области упрощения процедур торговли. Значительному количеству стран, в том числе Азербайджану, Армении, Бутану, Казахстану, Лаосской Народно-Демократической Республике, Монголии, Непалу и Таджикистану, удалось сократить сроки оформления внешнеторговых сделок и число необходимых для них документов. Например, срок оформления экспортных сделок в Лаосской Народно-Демократической Республике сократился с 66 дней в 2006 году до 26 дней в 2012 году, а Азербайджану удалось сократить срок оформления подобных сделок с 69 дней до 38. В рамках данной группы стран наиболее значительное сокращение числа документов, необходимых для оформления ввозимых товаров, наблюдалось в Азербайджане и Кыргызстане: в обеих странах список документов был сокращен на восемь позиций – с 18 в 2006 году до 10 в 2012 году⁶.

19. Анализ осуществления мер по упрощению процедур торговли, проведенный ЭСКАТО в 2012 и 2013 годах, показал, что не имеющие выхода к морю развивающиеся страны предприняли следующие усилия в данной области:

а) Афганистан: Агентство Афганистана по содействию экспорту, Торгово-промышленная палата Афганистана (ТППА) и Министерство торговли и промышленности стали вести активную деятельность по упрощению процедур торговли;

б) Армения: в качестве члена Всемирной таможенной организации страна в 2009 году стала участницей Международной конвенции по Гармонизированной системе описания и кодирования товаров;

в) Азербайджан: указом президента Республики Азербайджан в 2008 году Государственный таможенный комитет был назначен ведущим учреждением по внедрению механизма «единого окна» для трансграничных операций. В результате механизм «единого окна» применяется на пунктах таможенного оформления с 2009 года;

г) Бутан: за счет внедрения Бутаном автоматизированной таможенной системы удалось повысить скорость таможенного оформления товаров на пунктах пересечения границы. Данная система выступает в роли базы данных, содержащей информацию по всем ввозимым и вывозимым товарам;

⁵ Соглашение ВТО о содействии торговле (Решение министров ВТО от 7 декабря 2013 года) (WT/MIN(13)/36-WT/L/911).

⁶ World Bank Doing Business database. Available from www.doingbusiness.org/.

е) Казахстан: казахской таможенной службой был реализован ряд новых инициатив по ускорению процесса таможенного оформления, наиболее значимыми из которых являются введение электронных деклараций и активизация усилий по внедрению системы управления таможенной информацией. Таможенная служба также рассматривает возможность создания механизма «единого окна» в целях упрощения процедур торговли;

ф) Кыргызстан: был достигнут конкретный прогресс во внедрении системы «единого окна». С целью развития национальной системы «единого окна» было создано государственное предприятие «Центр “единого окна” в сфере внешней торговли» при Министерстве экономики;

г) Лаосская Народно-Демократическая Республика: Министерством промышленности и торговли был подготовлен стратегический план содействия торговле (2011-2015 годы), кроме того, был запущен национальный торговый портал. На одном из основных пунктов пересечения границы в рамках обеспечения электронного таможенного оформления идет внедрение Автоматизированной системы таможенных данных (АСИКУДА);

h) Монголия: правительство одобрило генеральный план создания национального механизма «единого окна». На базе принципов ГЧП был создан постоянный комитет, задачей которого является дальнейшее продвижение этого механизма и содействие его развитию;

і) Непал: АСИКУДА уже используется или внедряется в 13 отделениях таможенной службы;

ј) Таджикистан: начата реализация инициатив по подготовке к созданию национальной системы «единого окна»;

к) Туркменистан: в 2010 году страна стала партнером реализуемой при поддержке АБР программы ЦАРЕС, что является важным шагом в рамках ее усилий по упрощению процедур торговли с соседними странами;

l) Узбекистан: ведется работа по подготовке проекта коммюнике по уполномоченному экономическому оператору. Страна начала подготовительную работу по разработке национальной системы «единого окна».

В. Проблемы

20. Несмотря на прогресс, достигнутый в создании и модернизации сети Азиатских автомобильных дорог в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, для обеспечения соответствия значительной ее части минимальным стандартам в некоторых из этих стран потребуются серьезные инвестиции. Осуществление такой модернизации имеет большое значение, так как автомобильные дороги играют ключевую роль как для развития наземного транспортного сообщения между соседними странами, так и для региона в целом. Например, модернизация участков сети Азиатских автомобильных дорог на территории Мьянмы необходима для развития транспортного сообщения с Китаем, Индией, Лаосской Народно-Демократической Республикой и Таиландом.

21. За счет реализации межправительственных соглашений по сети Азиатских автомобильных дорог и сети Трансазиатских железных дорог и создания сети «сухих портов» удалось добиться прогресса в улучшении внутреннего регионального транспортного сообщения, что способствовало повышению эффективности торговли и развитию экономической интеграции. Однако все еще существует потенциал для дальнейшего повышения эффективности использования региональных транспортных сетей за счет развития инфраструктуры смешанного транспортного сообщения, например «сухих портов», и для дальнейшего развития различных видов транспорта.

22. Необходимы дополнительные инвестиции в транспортную инфраструктуру, в первую очередь в целях развития региональных транспортных сетей, а также для дополнительного содействия трансграничному и транзитному транспортному сообщению и создания более благоприятной среды для оказания транспортных и логистических услуг в регионе.

23. Необходимо также уделять внимание таким важным областям, как передача опыта и знаний и организация образовательных мероприятий в области технической подготовки. В данном контексте Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог⁷, Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог⁸ и Межправительственное соглашение по «сухим портам»⁹ представляют собой платформу для оказания странам содействия в выработке согласованных и скоординированных стратегий развития транспорта. Секретариат призывает не имеющие выхода к морю развивающиеся страны ратифицировать межправительственные соглашения по сетям Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, присоединиться к данным соглашениям и одобрить их, а также стать участницами Межправительственного соглашения по «сухим портам» с тем, чтобы обеспечить его скорейшее вступление в силу.

24. В ряде не имеющих выхода к морю развивающихся стран сохраняются негативно влияющие на конкурентоспособность экспортируемых ими товаров и на приток иностранных инвестиций проблемы и трудности, связанные с высокими транспортными издержками, обременительными процедурами в области торговли, дублирующими контрольными мероприятиями и излишним количеством необходимых документов, а также с низким уровнем взаимодействия между пограничными службами и отсутствием прозрачности с точки зрения связанных с торговлей норм и правил.

25. За исключением Афганистана, для государств – членов Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА)¹⁰ основным препятствием для активного участия в деятельности ЭСКАТО является языковой барьер, поэтому важное значение имеет повышение доступности материалов на русском языке, а также обеспечение синхронного перевода на совещаниях с участием представителей стран Центральной Азии. К числу мер, предпринятых для преодоления этой проблемы, относятся более

⁷ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. 41606.

⁸ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2596, No. 46171.

⁹ Резолюция 69/7 Комиссии, приложение.

¹⁰ Государствами-членами СПЕКА являются: Азербайджан, Афганистан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

тесное взаимодействие с ЕЭК и создание Субрегионального отделения ЭСКАТО для Северной и Центральной Азии, задачей которого является содействие деятельности, осуществляемой в субрегионе.

С. Оказываемая ЭСКАТО поддержка в области развития потенциала

1. Сеть Азиатских автомобильных дорог

26. В рамках проекта «Содействие инвестициям в сеть Азиатских автомобильных дорог: предварительные исследования приоритетных участков» ЭСКАТО за счет финансирования, полученного от Корейской корпорации автомагистралей, оказала техническую помощь Кыргызстану и Монголии в их усилиях по проведению предварительных исследований определенных приоритетных участков и по привлечению инвестиций в развитие сети Азиатских автомобильных дорог. В данном контексте ей были организованы поездки на места и страновые семинары, направленные на развитие в этих странах потенциала по проведению предварительных исследований и инвестиционной оценки.

27. Одновременно с пятым совещанием Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, состоявшимся в Бангкоке 7 и 8 октября 2013 года, ЭСКАТО организовала Инвестиционный форум по Азиатским автомобильным дорогам. В работе Форума, в рамках которого были представлены результаты предварительных исследований, проведенных в Кыргызстане и Монголии, а также другие потенциальные инвестиционные возможности, относящиеся к сети Азиатских автомобильных дорог, приняли участие представители девяти не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Кроме того, был проведен отдельный мастер-класс по новым технологиям и передовому опыту в сфере строительства, управления, эксплуатации и технического обслуживания автомобильных дорог. В рамках Форума также обсуждались следующие темы: финансирование развития дорожной сети на основе ГЧП, проектирование безопасной дорожной структуры, создание износостойкого дорожного покрытия и применение интеллектуальных транспортных систем в ходе эксплуатации дорожных сетей.

2. Сеть Трансазиатских железных дорог

28. В рамках третьего совещания Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог, которое прошло 5 и 6 ноября 2013 года в Бангкоке, делегаты обсудили вопросы, связанные с железнодорожным сообщением. В работе совещания приняли участие, в том числе, представители Бутана, Лаосской Народно-Демократической Республики и Непала. Лаосская Народно-Демократическая Республика и Непал стали участниками Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог.

3. «Сухие порты»

29. В рамках второй сессии Конференции министров по транспорту, которая прошла 12-16 марта 2012 года в Бангкоке, был подтвержден предоставленный ранее секретариату мандат на осуществление деятельности по реализации проекта международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в целях удовлетворения потребностей формирующейся

региональной структуры торговли¹¹. В рамках данного мандата ЭСКАТО осуществляет совместную работу с государствами-членами по развитию сети «сухих портов» с целью дальнейшей интеграции инфраструктурных сетей и повышения эффективности транспортного сообщения в регионе.

30. В рамках проекта в области укрепления потенциала для создания и эксплуатации «сухих портов» международного значения ЭСКАТО в тесном взаимодействии с Управлением по правовым вопросам оказывает государствам-членам содействие в разработке и согласовании Межправительственного соглашения о «сухих портах» посредством организации ряда субрегиональных и региональных совещаний. Комиссия одобрила окончательную редакцию текста Соглашения в своей резолюции 69/7. Данное Соглашение было открыто для подписания 7 ноября 2013 года в Бангкоке в ходе второй сессии Форума министров транспорта стран Азии. В ходе сессии оно было подписано 14 государствами-членами, в том числе Лаосской Народно-Демократической Республикой и Непалом. Параллельно с работой над Соглашением секретариат также принимает меры по наращиванию потенциала государств-членов в области планирования, создания и эксплуатации «сухих портов» международного значения, а также выполнения положений Соглашения. Для включения в приложение I данного Соглашения развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, был представлен список «сухих портов», которые уже существуют на их территории и которые планируются создать.

4. Развитие транспорта и логистики

31. Секретариат инициировал ряд диалогов по стратегическим вопросам совершенствования транспортного сообщения в Южной и Юго-Западной Азии с особым акцентом на потребности не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона, а именно Афганистана, Бутана и Непала. В рамках первого диалога по политическим вопросам, который прошел 26 и 27 июня 2013 года в Дакке, было одобрено предложение выработать генеральный план по развитию транспортного сообщения в субрегионе на основе механизмов ЭСКАТО, в том числе Региональных стратегических рамок для упрощения процедур международных автомобильных перевозок. В ходе второго диалога по стратегическим вопросам, состоявшегося 9 и 10 декабря 2013 года в Лахоре (Пакистан), была одобрена выработка такого генерального плана. ЭСКАТО было поручено оказывать содействие в дальнейшей работе над этим документом.

32. ЭСКАТО во взаимодействии с АБР провела 9 и 11 октября 2013 года в Бангкоке субрегиональный семинар, посвященный модели по безопасному трансграничному транспорту, с целью доведения до основных заинтересованных сторон информации о потенциальных преимуществах использования электронных систем слежения за автомобильным транспортом с точки зрения снижения временных затрат при пересечении границы. После данного совещания в январе 2014 года в Бутане был проведен национальный семинар по возможному внедрению системы слежения за автомобильным транспортом на определенном маршруте.

33. В декабре 2013 года в Шиллонге (Индия) был проведен диалог по стратегическим вопросам развития экономики и транспорта в пограничных

¹¹ E/ESCAP/68/9, глава 1.

областях восточной части Южноазиатского субрегиона, в работе которого приняли участие государственные должностные лица Бангладеш, Бутана, Непала и северо-восточных штатов Индии. В рамках данного диалога, организованного во взаимодействии с АБР и правительством индийского штата Мегхалая, участники обменялись опытом в области развития экономики и транспорта в пограничных областях. Данное мероприятие включало также посещение пункта пересечения границы.

5. Устойчивый транспорт

34. Секретариат продолжает оказывать содействие не имеющим выхода к морю развивающимся странам в развитии устойчивых транспортных систем. В сентябре 2013 года был организован региональный мастер-класс по количественному измерению осуществляемых наземными видами транспорта выбросов углекислого газа и стратегиям, направленным на уменьшение их объемов, с целью повышения осведомленности о необходимости количественного измерения и снижения объемов выбросов транспортных средств, представления механизма «Для будущих систем внутреннего транспорта» и развития соответствующего потенциала государственных должностных лиц. В работе семинара приняли участие, в том числе, государственные должностные лица Бутана, Лаосской Народно-Демократической Республики и Непала.

35. ЭСКАТО провела 27-29 ноября 2013 года в Инчхоне (Республика Корея) региональное совещание группы экспертов с целью обсуждения результатов анализа стратегических альтернатив развития устойчивого транспорта. В рамках совещания старшие должностные лица, представляющие национальные правительства и средние города, в том числе Бутана, Лаосской Народно-Демократической Республики и Непала, получили возможность обменяться мнениями, а также знаниями, стратегиями и передовым опытом по ключевым компонентам развития устойчивого транспорта.

36. ЭСКАТО организовала 29-31 мая 2013 года в Ханое региональное совещание группы экспертов по содержанию дорог, в работе которого приняли участие представители Бутана, Лаосской Народно-Демократической Республики и Непала. В рамках данного совещания участники рассмотрели различные механизмы привлечения финансирования для технического обслуживания автомобильных дорог и обсудили их важную роль, особенно заметную в сельской местности, в рамках усилий по обеспечению устойчивого развития и сокращению масштабов нищеты, в том числе с точки зрения важности технического обслуживания этих дорог для продления срока их эксплуатации.

6. Безопасность дорожного движения

37. Ряд не имеющих выхода к морю развивающихся стран уже закончили процесс подготовки проектов национальных стратегий и планов действий в области безопасности дорожного движения или находятся на его заключительном этапе. ЭСКАТО организовала 29-31 мая 2013 года в Ханое совещание группы экспертов для обзора прогресса в повышении безопасности дорожного движения, в работе которого приняли участие государственные должностные лица Афганистана, Лаосской Народно-Демократической Республики и Непала. В рамках данного совещания основной акцент был сделан

на вопросах и проблемах, связанных с обеспечением безопасности уязвимых участников дорожного движения, кроме того, было принято совместное заявление по повышению безопасности дорожного движения в регионе, в котором вновь была подтверждена необходимость сокращения числа дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом за счет более активной деятельности в сфере безопасности дорожного движения на глобальном, региональном, национальном и местном уровнях¹².

38. ЭСКАТО во взаимодействии с ЕЭК организовала 4-6 декабря 2013 года в Нью-Дели Евро-азиатский форум по безопасности дорожного движения, в работе которого приняли участие, в том числе, представители Азербайджана, Бутана, Лаосской Народно-Демократической Республики и Непала. В рамках Форума участники обсудили особенности и преимущества основных конвенций Организации Объединенных Наций в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также их реализацию, обменялись межрегиональным опытом и провели обзор прогресса, достигнутого в области безопасности дорожного движения на национальном уровне.

7. Азиатско-тихоокеанская высокоскоростная информационная магистраль

39. В 2013 году ЭСКАТО во взаимодействии с Международным союзом электросвязи начала реализацию инициативы по созданию карты наземной сети коммуникаций, обеспечивающих доступ к Интернету. Результатом этой инициативы стали электронные интерактивные карты сетей оптико-волоконных кабелей и микроволновых линий связи, посредством которых обеспечивается доступ к всемирной сети как на международном, так и на национальном уровне (посредством национальных магистральных каналов). Посредством этих карт лица, принимающие решения, и инвесторы могут определить недостающие участки региональной сети коммуникаций, что способствует развитию целостной Азиатско-тихоокеанской высокоскоростной информационной магистрали и, таким образом, содействует усилиям государств-членов в обеспечении всех приемлемым доступом к информационно-коммуникационным технологиям (ИКТ) и широкополосной связи. Данные карты стали доступны по адресу www.unescap.org/idd/maps/asia-pacific-superhighway с 18 ноября 2013 года.

40. Создание целостной Азиатско-тихоокеанской высокоскоростной информационной магистрали будет способствовать развитию конкуренции в области передачи данных посредством сети Интернет. Дополнительный потенциал в области передачи данных окажет положительное воздействие на все страны региона за счет повышения надежности и стабильности, а также за счет создания новых возможностей получения прибыли. Наиболее заметным этот эффект будет именно в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, так как высокоскоростная информационная магистраль потенциально может способствовать развитию конкуренции, повышению качества услуг и снижению цен.

8. Макроэкономическая политика

41. ЭСКАТО во взаимодействии с Национальным банком Казахстана организовала 27 и 28 августа 2013 года в Алматы (Казахстан) диалог высокого

¹²

См. www.unescap.org/resources/report-exper-group-meeting-road-maintenance-and-management.

уровня по стратегическим вопросам макроэкономической политики в целях обеспечения поступательного и устойчивого роста в Северной и Центральной Азии. Диалог по стратегическим вопросам стал актуальной платформой, позволившей министрам финансов, председателям центральных банков, политическим деятелям высокого уровня, видным экспертам и различным заинтересованным сторонам обсудить проблемы, связанные с экономическим ростом, стабильностью, диверсификацией и созданием рабочих мест, и по-новому взглянуть на потенциал повышения эффективности применения механизмов макроэкономической политики в целях реализации национальных повесток дня в области развития.

9. Политика в сфере торговли и инвестиций

42. ЭСКАТО организовала ряд программ повышения потенциала для государственных должностных лиц Лаосской Народно-Демократической Республики по трудностям и возможностям, связанным с Экономическим сообществом АСЕАН (ЭСА). Делегации этой страны также была оказана техническая помощь в рамках четвертого раунда переговоров по Азиатско-тихоокеанскому торговому соглашению (АПТА).

43. ЭСКАТО оказала техническую помощь и консультативные услуги правительству Монголии в рамках присоединения данной страны к АПТА, которое сейчас находится на стадии ратификации. Были организованы семинары и консультативные миссии с целью повышения потенциала государственных должностных лиц с точки зрения ликвидации нормативно-правовых и процедурных торговых барьеров, в том числе посредством согласования и реализации соглашений в области преференциальной торговли и инвестиций. В 2013 году во взаимодействии с партнерами по развитию были проведены семинары и консультативные миссии по согласованию мер в сфере либерализации сферы услуг и по осуществлению соответствующей подготовительной работы, а также по согласованию правил происхождения и процедур в сфере торговли товарами.

44. В 2012 году по линии Субрегионального отделения ЭСКАТО для Южной и Юго-Западной Азии Комиссия во взаимодействии с Центром по международной торговле (ЦМТ), учреждением по техническому сотрудничеству под совместным руководством Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и ВТО, начала реализацию программы наращивания потенциала в области согласования и выполнения обязательств в рамках ВТО с целью оказания Афганистану содействия в его усилиях по вступлению в данную организацию. В семинарах по отдельным вопросам, связанным с переговорами в рамках ВТО и ее правилами, которые проводились в Субрегиональном отделении ЭСКАТО для Южной и Юго-Западной Азии в Нью-Дели, принимали участие в среднем 22 представителя государственного и частного сектора. Семинары, включающие визиты на места, были организованы в августе 2012 года, в апреле и октябре 2013 года и в марте 2014 года; еще один семинар запланирован на 2014 год. Афганистану также оказывалась поддержка посредством информационных продуктов, таких как доклад ЭСКАТО «Doing business with Afghanistan: harnessing Afghanistan's economic potential» («Ведение бизнеса в Афганистане: использование экономического потенциала

Афганистана»), который содержит детальный анализ инвестиционной среды в стране и соответствующие рекомендации для бизнес-сообщества¹³.

10. Трансграничная безбумажная торговля

45. В работе организованных в соответствии с резолюцией 68/3 субрегионального совещания (июль 2013 года) и регионального совещания (сентябрь 2013 года) по региональным соглашениям об упрощении процедур трансграничной безбумажной торговли приняли участие представители десяти не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Данные совещания были проведены параллельно с мастер-классами по безбумажной торговле. Проект теста регионального соглашения по упрощению процедур трансграничной безбумажной торговли был подготовлен на основе информации, полученной от национальных координационных центров и региональных экспертов посредством экспертного обзора и консультаций с государствами-членами.

11. Упрощение процедур торговли

46. В 2013 году ЭСКАТО организовала в общей сложности 19 мероприятий по развитию потенциала в сфере упрощения процедур торговли применительно к не имеющим выхода к морю развивающимся странам. Например, в работе Азиатско-тихоокеанского форума по упрощению процедур торговли, который прошел 10 и 11 сентября 2013 года в Пекине, приняли участие представители восьми не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона, а в прошедшем в октябре 2013 года в Инчхоне (Республика Корея) мастер-классе Сети экспертов Организации Объединенных Наций по безбумажной торговле в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ЮННЕкТ) приняли участие представители пяти таких стран. В деятельности прошедшей 18 и 19 ноября 2013 года в Бангкоке Глобальной конференции по упрощению процедур торговли участвовали представители государственного и частного секторов девяти не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона. Кроме того, завершается начатая в 2012 году работа по совместному исследованию ЭСКАТО и АБР, посвященному сотрудничеству в сфере торговли и транзита в государствах-членах программы Субрегионального экономического сотрудничества Южной Азии (САСЕК)¹⁴.

12. База данных по соглашениям о транзите

47. ЭСКАТО завершает подготовку первой версии базы данных по соглашениям о транзите. Предполагается, что доступ к базе будет открыт к маю 2014 года. Предварительный анализ потенциала отдельных соглашений о транзите в Азии с точки зрения упрощения процедур торговли в контексте соответствующих переговоров в рамках ВТО был опубликован в январе 2014 года.

¹³ Доступен по адресу: sswa.unescap.org/pdf/Doing-Business-wigh-Afghanistan-Report_Hires.pdf.

¹⁴ Бангладеш, Бутан, Индия и Непал.

13. Азиатско-тихоокеанская база данных по соглашениям о торговле и инвестициях

48. За последние годы в Азиатско-Тихоокеанском регионе наблюдалось резкое увеличение числа подписанных и реализуемых двусторонних и региональных соглашений о преференциальной торговле. Данное явление способствовало значительному изменению структуры торговых отношений в регионе и усложнению торговой деятельности на региональных рынках. Азиатско-тихоокеанская база данных по соглашениям о торговле и инвестициях (АПТИАД), поддержку которой осуществляет ЭСКАТО, предоставляет государственным должностным лицам, исследователям и стратегическим аналитикам инструмент для мониторинга ситуации с точки зрения региональных и двусторонних соглашений в сфере торговли. Доступ к обновленной базе данных возможен с использованием сети Интернет. По состоянию на 30 октября 2013 года в базе данных содержалось 223 соглашения о преференциальной торговле. В сети Интернет также были опубликованы удобные для использования краткие пояснения, основанные на эмпирическом анализе развития стратегий и соглашений в области преференциальной торговли, направленных на укрепление сотрудничества Юг-Юг.

14. Статистика

49. Региональный обмен опытом оказал положительное влияние на национальные статистические системы не имеющих выхода к морю развивающихся стран, а участие этих стран в работе ряда руководящих и консультативных групп, созданных под эгидой Комитета по статистике, сыграло свою роль в определении направлений и приоритетов регионального сотрудничества в данной области. К числу упомянутых выше групп относятся:

а) Бюро Комитета по статистике ЭСКАТО, членом которого является Монголия;

б) Руководящая группа по Региональной программе по экономической статистике, в работе которой принимает участие Лаосская Народно-Демократическая Республика;

в) Региональная руководящая группа по вопросам регистрации актов гражданского состояния и статистики естественного движения населения, в состав которой входят представители Бутана и Лаосской Народно-Демократической Республики;

г) Руководящая группа по сельскохозяйственной статистике, в деятельности которой участвуют Афганистан и Бутан (создана под совместной эгидой Азиатско-тихоокеанской комиссии по сельскохозяйственной статистике, официального органа Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций и Комитета по статистике);

д) Техническая консультативная группа по социальной статистике, членом которой является Бутан.

50. Статистическим институтом для Азии и Тихого океана (СИАТО) был проведен ряд образовательных мероприятий с участием не имеющих выхода к

мору развивающихся стран, наиболее важными из которых были мероприятия, посвященные системе национальных счетов и статистике естественного движения населения, в том числе организованные в Афганистане и Таджикистане курсы, подразумевающие проживание обучаемых в месте их проведения. Примером таких мероприятий являются первые учебные курсы, посвященные укреплению потенциала в деле подготовки данных официальной статистики, касающейся показателей Целей развития тысячелетия, которые прошли с участием представителей Афганистана и Непала с 18 августа по 21 декабря 2013 года в Тибете, Япония.

51. В рамках Региональной программы улучшения экономической статистики в Азиатско-Тихоокеанском регионе в первой половине 2013 года был проведен анализ существующего потенциала с участием представителей Азербайджана, Армении, Бутана, Казахстана, Кыргызстана, Лаосской Народно-Демократической Республики, Монголии и Таджикистана. В результате данного анализа была получена информация о текущем состоянии институциональной и правовой основы, инфраструктуры в области статистики и внедрения основного набора показателей экономической статистики в государствах-членах.

52. Представители Бутана и Лаосской Народно-Демократической Республики приняли участие в организованном для руководителей высшего и среднего звена семинаре по проведению оценки и учета в области охраны окружающей среды в Азиатско-Тихоокеанском регионе, который прошел в 8-10 октября 2013 года в Бангкоке. Данный семинар, организованный ЭСКАТО, Южноазиатской сетью по вопросам развития и экологическим аспектам экономики и Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде, способствовал обмену информацией и развитию сотрудничества между государствами с целью решения проблем повышения эффективности количественного измерения природного капитала, в том числе посредством экономической оценки экосистемных услуг.

53. В работе совещания группы экспертов по стратегиям улучшения экологической статистики в Азиатско-Тихоокеанском регионе приняли участие представители Монголии. Проведенное в Бангкоке 2-4 декабря 2013 года совещание стало первым шагом в развитии регионального подхода к наращиванию потенциала в области статистики. Важным компонентом экологической статистики является внедрение Системы эколого-экономического учета (СЭЭУ) и ведения статистики в области сырьевых ресурсов. В мероприятии приняли участие представители правительства Монголии как страны, экономика которой основана на природных ресурсах и которая играет ведущую роль в рамках Улан-Баторской группы по статистике для стран, экономика которых основана на природных ресурсах.

54. В Бангкоке 4-6 ноября 2013 года прошел Региональный консультативный практикум по вопросам разработки концепции основных показателей гендерной статистики в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в работе которого приняли участие представители Бутана, Монголии, Непала и Казахстана.

55. ЭСКАТО совместно с ЕЭК и Европейской ассоциацией свободной торговли осуществляет адаптированную глобальную оценку системы национальной статистики Монголии. Это исследование включает в себя оценку правовой базы, институциональной и организационной основы и процессов

сбора данных национальной статистической системы на основе Основных принципов и официальной статистики, которые были повторно одобрены Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 68/261. Задачей исследования является подготовка рекомендаций по совершенствованию данной системы, в том числе посредством проведения институциональных реформ. В октябре 2013 года и январе 2014 года были проведены две миссии по оценке. Ожидается, что итоговый доклад будет представлен руководителям высшего звена до конца 2014 года. Глобальный механизм оценки был разработан и протестирован в других регионах, и привлечение к данной деятельности ЭСКАТО связано с рассмотрением возможностей для его применения в других странах Азиатско-Тихоокеанского региона.

56. В соответствии с запросом, направленным Национальным статистическим управлением Монголии в ноябре 2013 года, ЭСКАТО также осуществляет экспертное содействие в расчете индексов промышленного производства и сезонных корректировок краткосрочных показателей.

15. Уменьшение опасности бедствий

57. Регулярные консультативные услуги, предоставляемые ЭСКАТО в сфере уменьшения опасности бедствий, оказали положительное влияние на ситуацию в Афганистане, Бутане и Непале. В Афганистане результатом оказания консультативных услуг стала выработка Стратегического национального плана действий Афганистана (СНАП) по уменьшению опасности бедствий: в интересах мира и стабильного развития, который внес свой вклад в реализацию усилий по определению основных проектов в рамках многостороннего Стамбульского процесса по мерам укрепления доверия в области предупреждения ликвидации последствий бедствий. Оказание консультативных услуг также способствовало проведению многосторонних консультаций в Афганистане, Бутане и Монголии, направленных на выработку повестки дня в области развития на период после 2015 года с особым акцентом на уменьшение опасности бедствий.

IV. Перспективы

58. В течение двухгодичного периода 2014-2015 годов ЭСКАТО во взаимодействии с ЕЭК приложит усилия по реализации проекта Счета развития Организации Объединенных Наций по совершенствованию транспортного сообщения в Южной и Центральной Азии с особым акцентом на потребности наименее развитых и не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Целью проекта является наращивание потенциала государств-членов в области транспортного сообщения, в том числе посредством развития инфраструктуры и содействия совершенствованию транспортного сообщения, с целью облегчения доступа товаров наименее развитых и не имеющих выхода к морю развивающихся стран Южной и Центральной Азии к региональным и мировым рынкам.

59. ЭСКАТО продолжит оказывать поддержку не имеющим выхода к морю развивающимся странам в их усилиях по внедрению международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы. Ожидается, что состоявшееся в 2013 году принятие Межправительственного соглашения о «сухих портах» будет способствовать дальнейшей интеграции сетей Азиатских

автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и совершенствованию транспортной инфраструктуры в регионе. В связи с этим ЭСКАТО продолжит свои усилия по продвижению межправительственных соглашений по Азиатским автомобильным дорогам и Трансазиатским железным дорогам и Межправительственного соглашения о «сухих портах», которые являются основой для международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы региона.

60. Одной из основных проблем в области транспортного сообщения в регионе являются чрезмерные временные затраты на пунктах пересечения границы. ЭСКАТО разработала ряд моделей содействия развитию транспорта в целях выявления данных проблем и выработки необходимых решений. К таким моделям относятся: модель по безопасному трансграничному транспорту, подразумевающая применение основанных на новых технологиях систем слежения за автомобильным транспортом; модель по эффективному трансграничному транспорту, которая представляет собой методологию выявления препятствий нефизического характера, анализа альтернатив и поиска оптимальных решений с учетом особенностей конкретного субрегиона; модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ, в рамках которой предлагаются способы повышения эффективности работы с информационными потоками и соответствующим оборудованием на границах; и методология ЭСКАТО «Время/скорость-расстояние», которая позволяет выявлять узкие места на маршрутах дорожных коридоров. В не имеющих выхода к морю развивающихся странах запланировано проведение ряда семинаров по ознакомлению с данными моделями и их практическому применению в целях содействия созданию целостной сети международных автомобильных дорог, способствующей совершенствованию регионального транспортного сообщения. В 2014 году запланировано проведение диалогов по стратегическим вопросам для доведения до лиц, принимающих решения, и основных заинтересованных сторон информации о возможностях и благах, которые были упущены в связи с низким общим уровнем развития транспортного сообщения. В рамках этих мероприятий будет сделан акцент на не имеющих выхода к морю развивающиеся страны. Параллельно будут предприняты шаги по выработке генерального плана совершенствования транспортного сообщения в Южной и Юго-Западной Азии для его рассмотрения и последующего принятия странами. Планируется проведение в не имеющих выхода к морю развивающихся странах национальных практикумов по модели по безопасному трансграничному транспорту, задачей которых является предоставление консультативных услуг в области внедрения электронных систем слежения за автомобильным транспортом в целях сокращения времени, необходимого для пересечения границ.

61. На данный момент шесть не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона – Армения, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Кыргызстан, Монголия, Непал, Таджикистан – являются членами ВТО. Важно, чтобы эти страны приложили дополнительные усилия по оценке степени своей готовности в данной области и предприняли меры по выполнению положений Соглашения о содействии торговле, в том числе с точки зрения возможного пересмотра транзитных соглашений о транзите с учетом предполагающих большую свободу транзита положений Соглашения¹⁵.

¹⁵

См. решение министров Всемирной торговой организации от 7 декабря 2013 года (WT/MIN(13)/36-WT/L/911, 11 декабря 2013 года).

62. Для дальнейшего содействия развитию международной торговли и сокращению торговых издержек необходимо активное вовлечение не имеющих выхода к морю развивающихся стран к деятельности по выполнению резолюции 68/3 о создании возможностей для безбумажной торговли и трансграничного признания электронных данных и документов для всестороннего и устойчивого упрощения внутрирегиональной торговли, в которой уделяется внимание всем основным вопросам и проблемам в этой области. Несмотря на то, что реализация данной резолюции имеет важное значение для всех государств-членов, она особенно важна именно для не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

63. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам следует в полном объеме использовать механизмы упрощения процедур торговли, выработанные международными организациями в целях дальнейшего развития потенциала соответствующих заинтересованных сторон. В этом контексте им следует воспользоваться разработанными ЮННЕкТ руководствами в таких областях, как анализ бизнес-процессов, унификация документации, согласование данных и моделей и внедрение механизмов «единого окна».

64. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам, возможно, следует разработать соответствующие механизмы для более точного мониторинга их прогресса в области упрощения процедур торговли и для более эффективного расставления приоритетов в области реализации мер в данной области. Несмотря на то, что макроэкономические показатели, содержащиеся, например, в недавно созданной ЭСКАТО и Всемирным банком базе данных по международным торговым издержкам или в базе данных Всемирного банка «Doing Business», являются полезными, точными и систематическими, для выявления реально существующих в соответствующих международных цепочках поставок процедурных проблем в условиях частных изменений ситуаций в данной области необходимо проведение анализа процессов импорта и экспорта на уровне конкретного товара или отдельного торгового маршрута. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам также следует воспользоваться наиболее современным механизмом упрощения процедур торговли посредством мониторинга усилий в области развития транспорта и торговли, который был совместно разработан ЭСКАТО и АБР и сейчас внедряется в Бутане и Непале во взаимодействии с Всемирной таможенной организацией¹⁶.

65. Ввиду неразрывной связи между торговлей и транспортом необходимо в рамках комплексных усилий по облегчению доступа товаров из не имеющих выхода к морю развивающихся стран к основным рынкам и по увеличению их доли в региональной и мировой торговле предпринять меры по развитию и совершенствованию координационных механизмов в области развития торговли и транспорта. В данном контексте не имеющим выхода к морю развивающимся странам, вероятно, также следует рассмотреть возможность развития основных связанных с торговлей сфер услуг и создания более благоприятных правовых условий для ведения предпринимательской деятельности.

¹⁶ Более подробная информация доступна по адресу www.unescap.org/tid/publication/tipub2683.asp.

66. В 2014 году ЭСКАТО продолжит прилагать усилия по развитию потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран и предоставления им консультативных услуг в области торговли и инвестиций. Секретариат в данный момент занимается подготовкой стратегических рекомендаций по потребностям не имеющих выхода к морю развивающихся стран в области развития потенциала в целях проведения успешных переговоров в условиях, сложившихся после Балийской конференции, а также в целях заключения соглашения о транзите. После выделения необходимых ресурсов не имеющим выхода к морю развивающимся странам будет оказана помощь посредством взаимодействия с их экспертными организациями и гражданским обществом, а также с международными экспертными организациями, специализирующимися на не имеющих выхода к морю развивающихся странах.

67. ЭСКАТО реализует финансируемый Российской Федерацией проект по совершенствованию национальных статистических систем в приоритетных странах с целью сбора и распространения экономической статистики, в том числе по национальным счетам в соответствии с системой национальных счетов 2008 года (СНС 2008 года). Целевыми странами в рамках данного проекта являются Азербайджан, Армения, Казахстан, Кыргызстан, Туркменистан и Узбекистан. В 2014 году запланировано проведение двух мероприятий: мероприятие высокого уровня по скоординированному выполнению основных рамочных программ в области макроэкономической статистики (управление бизнес-процессами, статистика государственных финансов, СНС) в центрально-азиатских странах и образовательное мероприятие в области технической подготовки для стран Центральной Азии по изменениям в СНС 2008 года с точки зрения расчета валового внутреннего продукта (ВВП).

68. ЭСКАТО совместно с ЕЭК работает над подготовкой девятого заседания Проектной рабочей группы СПЕКА по статистике, которое должно пройти 25-27 июня 2014 года в Баку.

69. В рамках двухгодичного периода 2014-2015 годов предложено проведение ряда мероприятий по содействию повышению устойчивости к стихийным бедствиям ряда государств-членов, в том числе некоторых не имеющих выхода к морю развивающихся стран. В Монголии будет проведено экспериментальное исследование в области мониторинга устойчивости. В соответствии с рекомендациями третьей сессии Комитета по уменьшению опасности бедствий, прошедшей в Бангкоке 17-29 ноября 2013 года¹⁷, было предложено приложить дополнительные усилия по повышению устойчивости к стихийным бедствиям ряда не имеющих выхода к морю развивающихся стран Центральной Азии. ЭСКАТО в данный момент разрабатывает набор показателей для количественного измерения устойчивости к стихийным бедствиям и экономическим кризисам. Эта деятельность имеет большое значение с точки зрения оказания долгосрочного содействия государствам в их усилиях по учету вопросов, связанных с уменьшением опасности бедствий в более общих стратегиях развития.

¹⁷ См. ESCAP/70/14, глава 1.