



Assemblée générale

Distr. générale
4 août 2003
Français
Original: anglais

Cinquante-huitième session

Point 93 c) de l'ordre du jour provisoire*

**Questions de politique macroéconomique :
mesures spécifiques répondant aux besoins
et problèmes particuliers des pays en développement
sans littoral**

Situation en matière de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays de transit qui sont leurs voisins

Note du Secrétaire général**

Le Secrétaire général a l'honneur de présenter à l'Assemblée générale, comme celle-ci l'a demandé dans sa résolution 55/181 du 20 décembre 2000, le rapport sur la situation en matière de transit des pays sans littoral d'Asie centrale et des pays en développement de transit qui sont leurs voisins établi par le Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

* A/58/150.

** La présentation du présent rapport a été retardée en raison de l'important volume de travail dû aux préparatifs de la réunion ministérielle internationale sur la coopération en matière de transit.



Résumé

La situation en matière de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays de transit voisins est caractérisée par l'insuffisance des infrastructures et l'existence de divers obstacles non matériels. Dans une certaine mesure, la densité actuelle des réseaux routiers et ferroviaires suffit aux besoins de la région en matière de transit. Toutefois, la qualité de ces réseaux est inadéquate, ce qui est principalement imputable au manque d'entretien. L'insuffisance des installations de changement de bogies situées aux frontières entre les pays sans littoral et les pays voisins n'appartenant pas à la Communauté des États indépendants de même que le manque de coopération entre les compagnies de chemin de fer nationales ont encore resserré les goulets d'étranglement sur certains couloirs ferroviaires. Le réseau souffre également de la vétusté et de la médiocre qualité du matériel roulant utilisé tant pour le transport routier que pour le transport ferroviaire. La densité du réseau d'oléoducs est trop faible et il est nécessaire de construire de nouveaux oléoducs principalement à destination de la République islamique d'Iran, de la Chine, du Caucase et de la Turquie. De même, les voies d'eau transcaspennes qui relient ces pays au Caucase ont besoin d'être modernisées. Par ailleurs, l'efficacité du transit est également freinée par des obstacles non matériels qui tiennent essentiellement à la complexité des procédures administratives et des procédures appliquées lors du passage des frontières, qui varient d'un pays à l'autre. De nombreuses initiatives ont été lancées afin d'améliorer la situation du transit dans la région. Il s'agit notamment des mesures que continuent d'appliquer les États sans littoral et les pays de transit voisins pour améliorer l'infrastructure et réduire les obstacles non matériels au transport de transit en adoptant des législations nationales et en renforçant la coopération régionale et internationale. Les initiatives en cours doivent être complétées par de nouvelles mesures, notamment dans les domaines suivants : poursuite de l'harmonisation et de la simplification des procédures et des documents de transit; développement de l'utilisation des technologies de l'information pour accélérer les procédures appliquées lors du passage des frontières; renforcement des actions menées pour réduire les obstacles aux échanges et au transport de transit; renforcement de la coopération régionale et adoption de politiques visant à promouvoir le secteur privé.

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Données générales	1–5	3
II. Situation économique	6–16	3
III. Situation en matière de transit en Asie centrale	17–41	7
IV. Mesures prises afin d'améliorer la situation en matière de transit en Asie centrale	42–61	12
V. Nouvelles actions nécessaires pour renforcer les mesures en cours visant à améliorer la situation en matière de transit	62–72	17

I. Données générales

1. Dans sa résolution 55/181 du 20 décembre 2000, l'Assemblée générale a pris acte du rapport que le secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) avait établi sur la situation en matière de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays en développement de transit qui sont leurs voisins, et a considéré que les problèmes de transit que connaissaient les pays de la région d'Asie centrale devaient être replacés dans le contexte de l'accroissement du commerce et des courants de capitaux et des progrès technologiques dans la région.

2. L'Assemblée a constaté que, pour être efficace, toute stratégie de transport en transit pour la région devrait comprendre des mesures visant à résoudre à la fois les problèmes inhérents à l'utilisation des itinéraires de transit existants et ceux liés à la mise en place rapide et au bon fonctionnement de nouveaux itinéraires de rechange. L'Assemblée s'est également félicitée dans ce contexte du renforcement de la coopération entre les États sans littoral et tous les pays intéressés et a souligné qu'il importait de renforcer les mesures d'appui international en vue de mieux résoudre les problèmes des États en développement sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et des pays en développement de transit qui sont leurs voisins.

3. L'Assemblée générale a ensuite invité le Secrétaire général de la CNUCED et les gouvernements intéressés, agissant en coopération avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), la Commission économique pour l'Europe (CEE) et les organisations régionales et internationales compétentes, conformément aux priorités approuvées en matière de programmes et dans la limite des ressources financières disponibles, à continuer d'élaborer un programme visant à améliorer, sur le plan de l'efficacité, la situation actuelle en matière de transit dans les États en développement sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et dans les pays en développement de transit qui sont leurs voisins.

4. L'Assemblée générale a également invité la CNUCED à fournir, en étroite coopération avec les commissions régionales agissant dans le cadre de leurs mandats respectifs et dans les limites des ressources disponibles, et avec les autres organisations internationales compétentes, une assistance technique et des services consultatifs aux États sans littoral d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance et aux pays en développement de transit qui sont leurs voisins, en tenant compte des accords de transit existants.

5. En outre, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de la CNUCED, agissant en étroite coopération avec les commissions régionales, d'établir un rapport sur l'application de la résolution 55/181 et de le lui présenter à sa cinquante-huitième session.

II. Situation économique

6. Les pays en développement sans littoral d'Asie centrale couvrent une superficie de 4 millions de kilomètres carrés et comptent une population de 57 millions d'habitants. En 2000, ces cinq pays avaient un produit intérieur brut (PIB) total de 32 595 millions de dollars, dans lequel la part du PIB du Kazakhstan

était de 55,9 %. La production est assez bien répartie entre les principaux secteurs économiques. Toutefois, la part de l'agriculture dans le PIB est en diminution alors que celle du secteur des services s'accroît.

7. La région présente une grande diversité géographique et possède des ressources minérales importantes. La bonne exploitation de ces ressources est toutefois freinée en partie par les coûts de transport élevés résultant de l'absence de littoral. Pour réussir, toute stratégie de développement de la région doit donc accorder la priorité à l'amélioration des conditions de transit. Une telle stratégie devrait être globale et comprendre des mesures visant à assurer une intégration régionale effective et à renforcer la coopération internationale. Le maintien d'une croissance économique soutenue dans la région exige également la poursuite de réformes structurelles ainsi qu'une gestion macroéconomique appropriée.

A. Performance macroéconomique

8. La région d'Asie centrale a un très bon potentiel économique, mais le revenu par habitant de chacun des cinq pays sans littoral reste inférieur à la moyenne de celui des pays en développement.

Tableau 1

Indicateurs de base relatifs aux pays en développement sans littoral d'Asie centrale

	Superficie en milliers de km ²	Population en 2000 (millions d'habitants)	PIB (millions de dollars É.-U.)		Indice du PIB en 2000 (1990 = 100)	PIB par habitant en 2000
			1990	2000		
Kazakhstan	2 717,3	16,2	40 304	18 230	45,2	1 127
Kirghizistan	198,5	4,9	2 951	1 304	44,2	265
Ouzbékistan	457,4	24,9	23 673	7 666	32,4	308
Tadjikistan	143,1	6,1	4 339	991	22,8	163
Turkménistan	488,1	4,7	8 129	4 404	54,2	930

Sources : Manuel de statistiques de la CNUCED 2002; Banque mondiale, *World Development Indicators 2002*

Tableau 2

Répartition sectorielle de la production

	Population rurale, en pourcentage de la population totale		Répartition sectorielle du PIB (en pourcentage)							
			Agriculture		Industrie		Industrie manufacturière		Services	
	1990	2000	1990	2000	1990	2000	1990	2000	1990	2000
Kazakhstan	46	44	27	9	45	43	9	18	29	48
Kirghizistan	62	67	34	39	36	26	28	6	30	34
Ouzbékistan	59	63	33	35	33	23	–	10	34	42

	Population rurale, en pourcentage de la population totale		Répartition sectorielle du PIB (en pourcentage)							
			Agriculture		Industrie		Industrie manufacturière		Services	
	1990	2000	1990	2000	1990	2000	1990	2000	1990	2000
Tadjikistan	66	73	33	19	38	26	25	23	29	55
Turkménistan	53	55	32	27	30	50	–	40	38	23

Sources : Manuel de statistiques de la CNUCED, 2002; Banque mondiale, *World Development Indicators 2002*.

9. Les tendances récentes des principaux indicateurs donnent à penser que les pays de la région continuent la reprise amorcée au sortir de la récession économique des années 90. De 2000 à 2002, le taux de croissance annuel moyen du PIB a été de 20 % au Turkménistan, de 11 % au Kazakhstan et de 9 % au Tadjikistan. Il a été plus modeste au Kirghizistan et en Ouzbékistan (tableau 3).

Tableau 3
Taux de croissance

	Variation annuelle du PIB réel, en pourcentage		
	2000	2001	2002
Kazakhstan	9,8	13,5	9,5
Kirghizistan	5,4	5,3	0,5
Ouzbékistan	4,0	4,5	4,2
Tadjikistan	8,3	10,2	9,1
Turkménistan	17,6	20,5	21,2

Source : Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, projections du projet LINK, avril 2003.

10. En dépit de ces résultats encourageants, la production est bien inférieure à son niveau de 1990. De 1990 à 2000, le PIB de l'ensemble de la région a diminué de 57 %. Au Tadjikistan, pays le plus durement frappé par la récession, la production a baissé de 77 % au cours de la période. On s'attend à de bons résultats au cours des quelques années à venir. Toutefois, le taux d'inflation modérément élevé, l'instabilité de la balance des paiements courants (hors Ouzbékistan), l'ampleur du déficit budgétaire (en particulier au Kirghizistan) et le niveau de l'endettement public¹ sont autant de risques qui pourraient freiner une croissance vigoureuse.

B. Commerce international et intégration dans l'économie mondiale

11. Les économies de la région ont atteint un degré d'ouverture relativement élevé. En 2000, le rapport du commerce total au PIB s'établissait entre 81 % en Ouzbékistan et 147 % au Tadjikistan. Le ratio moyen des pays de la région était supérieur de 38 % à celui des pays en développement. Dans les années 90, les résultats du commerce extérieur ont généralement été meilleurs que ceux des autres secteurs de l'économie. Dans l'ensemble de la région, les exportations ont progressé à un taux annuel moyen de 9 % de 1995 à 2000. Un abaissement du coût des

transports permettrait à ces pays d'obtenir de meilleurs résultats à l'exportation car les coûts élevés du transport rendent les pays en développement sans littoral moins compétitifs. De ce fait, les pays en développement sans littoral d'Asie centrale ont notamment perdu, au profit de la Turquie, le débouché traditionnel que constituait le marché russe pour leurs produits agricoles².

12. Alors que les importations sont largement diversifiées, seuls quelques produits sont exportés. En 2000, le pétrole représentait 81 % et 53 % respectivement des recettes d'exportation du Turkménistan et du Kazakhstan. Cette absence de diversification rend les recettes d'exportation, et donc l'ensemble de la performance économique, sensibles aux variations du prix de ce produit de base. De fait, la forte croissance dont ont bénéficié ces deux pays au cours des quelques dernières années était en partie imputable à la hausse du prix du pétrole.

13. La Fédération de Russie est le plus important partenaire commercial des pays sans littoral d'Asie centrale. En 2000, les échanges de ces pays avec la Russie représentaient environ 33 % de l'ensemble de leur commerce extérieur. Cependant, la situation évolue et depuis 1990 la part de la Russie dans le commerce extérieur de la région marque une tendance à la baisse tandis que celle des pays d'Europe occidentale, de la Turquie, de l'Iran et de la Chine est en hausse.

14. Les pays sans littoral d'Asie centrale réalisent également des progrès dans d'autres domaines contribuant à leur intégration dans l'économie mondiale. La région reçoit des flux importants de ressources financières sous forme d'investissements étrangers directs et d'aide publique au développement. En 2000, le rapport de l'investissement étranger direct au PIB était de 4,6 %, soit un niveau supérieur de 24 % à la moyenne des pays en développement. Le Kazakhstan, pays de destination de 85 % du total des flux allant à la région, était la destination privilégiée de l'investissement étranger direct qui représentait 7 % de son PIB. Les investissements directs sont attirés par la dotation en ressources naturelles d'un pays et son ouverture aux échanges extérieurs. Au Kazakhstan, plus de 80 % des flux d'investissements étrangers directs vont à l'industrie pétrolière. Toutefois, du fait de l'absence de littoral et de l'instabilité qui règne sur certains territoires de la région, les pays sans littoral d'Asie centrale n'attirent pas encore tous les investissements étrangers directs que justifierait leur potentiel.

15. Les flux d'investissements étrangers directs à destination des pays sans littoral d'Asie centrale ont diminué de 39,5 % de 1997 à 2000. Une partie de cette baisse est due au fait que certains projets d'oléoducs qui devaient démarrer à la fin des années 90 ont été gelés. Cette tendance semble avoir été inversée en 2001, année où les flux d'investissements étrangers directs ont augmenté de plus de 100 %.

16. L'aide publique au développement à destination de la région s'est accrue de 45 % de 1995 à 2000. En 2000, l'aide publique au développement dont bénéficiaient les pays d'Asie centrale était en moyenne de 14 dollars par habitant, soit un niveau supérieur de 50 % à la moyenne des pays en développement. Toutefois, ces flux étaient inadéquats eu égard aux besoins de ces pays. Du fait de l'absence de littoral, les pays d'Asie centrale ont besoin d'une aide supérieure à celle qui est accordée aux pays ayant un niveau de revenu comparable et disposant d'un accès à la mer. Deuxièmement, ces pays sont des pays nouvellement indépendants qui ont besoin d'aide pour établir les bases de leur développement socioéconomique.

III. Situation en matière de transit en Asie centrale

A. Aperçu

17. La question des réseaux de transit qui desservent les États en développement sans littoral d'Asie centrale présente un intérêt pour des pays allant de la Chine à la Turquie et au Caucase et de la Russie et d'autres pays européens à la République islamique d'Iran, à l'Afghanistan et au Pakistan. La région est l'assemblage des réseaux européen, de la Communauté d'États indépendants et asiatiques. La Fédération de Russie est le principal pays de transit des pays en développement sans littoral d'Asie centrale. Le commerce de transit de la région se développe toutefois vers le sud en direction de la République islamique d'Iran, de l'Afghanistan et du Pakistan, vers l'est en direction de la Chine et vers l'ouest en direction de la Turquie et de la région de la mer Noire.

18. La situation en matière de transit dans la région est servie par le redressement économique enregistré par les États sans littoral et la ferme intention de la région de s'ouvrir au commerce international. La récente adhésion de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a eu des effets bénéfiques sur le commerce régional et la situation en matière de transit. Il y a en revanche d'autres facteurs qui nuisent à cette situation, notamment l'instabilité en Afghanistan, qui compromet la possibilité de transit vers le sud.

19. Les États en développement sans littoral d'Asie centrale s'emploient à améliorer leur situation en matière de transit surtout en se dotant de meilleurs moyens de transport et de communication, en dotant leurs systèmes de transit de meilleurs cadres institutionnels et administratifs et en resserrant leur coopération régionale. Les cinq États et certains des pays de transit qui sont leurs voisins non seulement sont membres d'un nombre croissant d'institutions d'intégration régionales comme la Communauté d'États indépendants et l'Organisation de coopération économique, mais participent également à des programmes de transport régionaux tels que TRACECA (Couloir de transport Europe-Caucase-Asie)³ et SPECA (Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale)⁴.

20. La situation en matière de transit est également favorisée par la coopération fructueuse qu'entretiennent les États en développement sans littoral et les pays de transit qui sont leurs voisins. La Chine, qui a 3 300 kilomètres de frontières avec les États en développement sans littoral d'Asie centrale, avait relevé sa part dans les échanges de ces pays de 2,4 % en 1995 à 4,7 % en 2000. Elle s'emploie à accroître ses échanges avec la région, à commencer par le Kazakhstan, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan. Intéressée surtout par son pétrole brut la Chine a signé avec le Kazakhstan en 1998 un accord autorisant une société chinoise à participer à l'exploitation du pétrole et du gaz de l'ouest du Kazakhstan. La Chine peut tirer parti de l'amélioration du transit dans la région dans la mesure où elle peut utiliser les États en développement sans littoral comme pays de transit dans ses échanges avec les pays de la Communauté d'États indépendants, la Turquie et l'Europe.

21. *Afghanistan et Pakistan.* Les couloirs de transit par l'Afghanistan et le Pakistan pourront être rouverts une fois que la situation se sera stabilisée en Afghanistan. Alors, Karachi pourra jouer un plus grand rôle comme port de transit pour les États en développement sans littoral d'Asie centrale. Les liaisons du

Pakistan avec la région seront renforcées lorsque le projet de construction d'un gazoduc du Turkménistan au Pakistan sera achevé.

22. *Turquie.* La Turquie compte pour environ 4 % du volume total des échanges des États en développement sans littoral d'Asie centrale. Elle contribue activement à l'aménagement des moyens de transport dans la région. Elle est notamment impliquée dans le projet d'oléoduc Bakou-Tbilisi-Ceihan animé par les États-Unis. La Turquie qui aspire à intégrer l'Union européenne (UE), peut consolider sa position en accroissant ses échanges avec les pays en développement sans littoral d'Asie centrale et ainsi devenir le principal trait d'union entre l'UE et la région.

23. *République islamique d'Iran.* Le volume des échanges entre la République islamique d'Iran et les États en développement sans littoral d'Asie centrale est faible quoique en expansion rapide. La part de ce pays dans les échanges des États sans littoral d'Asie centrale est actuellement de l'ordre de 3 %. Le Turkménistan est son principal partenaire commercial parmi les États sans littoral. La République islamique d'Iran resserre également sa coopération avec tous les pays de la région caspienne, ce qui a des effets bénéfiques sur la situation en matière de transit.

B. Infrastructure de transit

24. Dans des rapports antérieurs, le Secrétaire général a décrit en détail les itinéraires de transit et les oléoducs qui desservent les États sans littoral d'Asie centrale et évoqué les projets et programmes visant à faciliter le transit dans la région. Bien que la plupart des projets et programmes soient en chantier, l'infrastructure des transports n'en a pas beaucoup évolué pour autant.

25. Les systèmes de transit desservant les États en développement sans littoral d'Asie centrale sont dominés à l'heure actuelle par des ports et itinéraires russes qui passent par la Fédération de Russie et appelés couloirs du nord. D'autres itinéraires vers l'ouest et le sud, prennent de l'importance. La coordination des réseaux routiers et ferroviaires régionaux et interrégionaux est assurée par des organisations internationales dont la Commission économique pour l'Europe, la Commission économique pour l'Asie et le Pacifique et l'Organisation de coopération économique.

1. Ports

26. Les pays de transit que sont principalement la Russie, la Turquie et la République islamique d'Iran disposent d'installations portuaires adéquates dotées d'équipements modernes. Certains ports sont en cours d'agrandissement et de rénovation depuis 1996.

2. Réseau routier

27. L'Asie centrale est reliée :

- Aux pays d'Europe par le couloir nord qui passe par le Kazakhstan, la Fédération de Russie, le Bélarus, la Pologne et l'Allemagne;
- Aux pays d'Europe par le couloir sud qui passe par la République islamique d'Iran, la Turquie et les Balkans;
- À des ports du golfe Persique et des ports turcs sur la Méditerranée.

28. Les réseaux routiers établis dans les pays en développement sans littoral d'Asie centrale et dans la plupart des pays en développement de transit qui sont leurs voisins sont suffisamment denses pour satisfaire les besoins de transit de la région. Ils doivent néanmoins être étoffés pour réduire les goulets d'étranglement; les liaisons avec la Chine, la République islamique d'Iran et la Turquie doivent en particulier être améliorées.

29. La qualité des routes laisse à désirer, en dépit des efforts déployés pour les conformer aux normes internationales. Dans de nombreux cas, les routes sont plus étroites que ne le recommandent les accords internationaux, ou mal construites ou mal entretenues. Par ailleurs, un bon nombre de ponts construits sur ces routes sont en mauvais état. Près d'un pont sur 10 au Kazakhstan a besoin d'être réparé d'urgence. De surcroît, la plupart des routes sont mal signalisées en violation des conventions internationales. Enfin, le parc automobile est obsolète et mal entretenu. La plupart des véhicules ne répondent pas aux normes internationales.

3. Le réseau ferré

30. Le réseau ferré comprend notamment des lignes qui relient l'Asie centrale et

- Les ports russes et chinois du Pacifique pour les cargaisons conteneurisées
- Les ports turcs et européens en Méditerranée via le Kazakhstan pour les cargaisons conteneurisées
- Le port russe de Novorossiisk sur la mer Noire pour les cargaisons conteneurisées
- Les ports et débouchés maritimes par le couloir de transport Europe-Caucase-Asie pour les cargaisons conteneurisées et les marchandises en vrac
- L'Europe par la Turquie, la Bulgarie, l'Ukraine, la Fédération de Russie et le Kazakhstan pour l'acheminement des importations par les voies ferrées existantes
- Les ports de la mer Baltique par le Kazakhstan, la Fédération de Russie et les États baltes pour les cargaisons conteneurisées et les marchandises en vrac.

31. Le transport ferroviaire se heurte à trois problèmes fondamentaux. Premièrement, la plupart des axes du réseau ferroviaire ont besoin d'être modernisés. Deuxièmement, l'écartement des rails n'est pas la même dans les États sans littoral et dans les pays de transit hors CEI qui sont leurs voisins. Le transport entre la Communauté d'États indépendants et les pays qui n'en font pas partie nécessite des changements de bogies ou des transbordements, ce qui peut prendre jusqu'à quatre heures. Troisièmement, le matériel roulant étant vétuste, les trains porte-conteneurs ne peuvent pas dépasser la vitesse de 36 kilomètres à l'heure sur certaines voies.

4. Oléoducs

32. Les oléoducs n'existent manifestement pas en nombre suffisant, ce qui limite les exportations et la capacité de production des deux pays pétroliers que sont le Kazakhstan et le Turkménistan. Tous passent par la Fédération de Russie sauf celui de Bakou-Tbilissi-Batoumi. Plusieurs projets de construction de nouveaux pipelines

sont prévus, comme l'a indiqué le Secrétaire général dans des rapports antérieurs. Mais nombre d'entre eux sont toujours en attente.

5. Voies d'eau

33. Les transbordeurs sur la mer Caspienne reliant le Kazakhstan et le Turkménistan au Caucase sont en nombre insuffisant et en mauvais état. L'état défectueux des équipements et la mauvaise gestion rendent ces transbordeurs moins compétitifs que les transports ferroviaires ou routiers. Toujours est-il que le transport sur l'axe transcasprien offre de vastes possibilités à long terme. Les ports de la mer Noire étant les plus proches de la plupart des zones des pays en développement sans littoral d'Asie centrale, les liaisons avec ces ports doivent être développées.

C. Questions liées au transport en transit

1. Instruments juridiques essentiels en matière de transport international de marchandises

34. En matière de transport international de marchandises, les conventions internationales constituent les instruments essentiels pour compléter les lois internes. En Asie centrale, le transport routier international est généralement réglementé par la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, à laquelle la plupart des pays de la région ont adhéré. Le transport ferroviaire est réglementé par deux conventions, la lettre de voiture pour le transport ferroviaire international, en vertu de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires et la Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer de l'Organisation pour la collaboration des chemins de fer. La Convention relative aux transports internationaux de marchandises par chemin de fer est appliquée dans les pays de la Communauté d'États indépendants (CEI), en République islamique d'Iran et en Chine. La lettre de voiture pour le transport international ferroviaire est appliquée en Turquie, en République islamique d'Iran et dans les pays européens. Aux points de passage aux frontières entre des pays qui appliquent des conventions différentes, la lettre de transport est reproduite de manière à passer d'une présentation à une autre.

2. Renforcement des institutions et mise en valeur des ressources humaines

35. Les infrastructures frontalières sont insuffisantes et inadaptées aux impératifs du transport en transit tel qu'il se pratique actuellement. Des installations douanières communes faciliteraient le contrôle douanier. Cependant, ce type d'installations n'existe pas dans la région, exception faite de certains points de passage aux frontières entre la République islamique d'Iran et le Pakistan. Il y a parfois jusqu'à deux kilomètres entre les postes frontière. De même, la plupart des pays n'utilisent pas le Système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion (SYDONIA) de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Seules l'Arménie, la Géorgie et la République islamique d'Iran ont installé le système.

36. Les formalités relatives au passage des postes frontière sont très compliquées et comprennent souvent plusieurs séries d'inspections. Dans les pays de la CEI, il faut parfois plusieurs jours pour les accomplir. Dans le cas du transport routier, les

services d'escorte douanière sur le territoire russe peuvent coûter trois à quatre jours en délai d'attente pour les camions. De même, au Turkménistan, les procédures de visa prennent entre cinq et 12 jours. La situation est à peu près similaire pour le transport ferroviaire où les formalités relatives au passage des postes frontière prennent plusieurs jours (contre 30 minutes dans l'Union européenne), alors qu'il ressort d'une étude menée dans le cadre du programme TRACECA (couloir Europe-Caucase-Asie) que les procédures en question ne nécessitent pas plus de deux heures.

37. Les documents douaniers sont compliqués et ils ne sont pas harmonisés; les procédures de passage aux postes frontière varient d'un pays à l'autre. Bien que la plupart des pays en développement sans littoral et des pays de transit qui sont leurs voisins soient parties à différents arrangements commerciaux régionaux, la libre circulation des personnes et des marchandises n'existe pas encore et les procédures appliquées actuellement ne satisfont pas les obligations des pays relatives à ces arrangements.

3. Frais de transport élevés

38. De manière générale, les frais de transport sont trois fois plus élevés dans les pays en développement sans littoral que dans les pays développés. Ils dépassent 50 % de la valeur des marchandises importées en Asie centrale. Une large part de ces frais correspond aux formalités relatives au passage des postes frontière et aux droits de transit, qui varient sensiblement d'un pays à l'autre. Les pays suivants font partie de ceux où les droits de transit moyens par kilomètre parcouru sont élevés : Tadjikistan (1,30 dollar); Géorgie (0,86 dollar); Ouzbékistan (0,70 dollar) et Turkménistan (0,61 dollar). L'Azerbaïdjan, la République islamique d'Iran et la Turquie n'imposent pas de droits de transit officiels. Outre ---les droits officiels, il existe un système de paiements officieux tant aux frontières que le long des itinéraires. Selon certaines études, les redevances officieuses que paie un chauffeur routier entre le Kirghizistan et la Sibérie peuvent dépasser 1 500 dollars⁵. Ces nombreuses redevances font monter artificiellement les frais de transport et compromettent l'efficacité du transport en transit.

39. D'autres facteurs qui déterminent le coût sont liés au temps perdu aux frontières. Recourir aux technologies de l'information permettrait de réduire le temps d'attente. Le manque d'organisation entraîne des frais qui pourraient être évités. Par exemple, les marchandises exportées sont généralement transportées par voie ferroviaire, alors que les produits manufacturés importés passent par le réseau routier. Une telle répartition du fret provoque des retours à vide, ce qui est inefficace. Le fait qu'il n'existe pas d'association de transporteurs permettant aux entrepreneurs de transport de se protéger contre les pratiques illégales que sont la corruption et la maximisation de la rente de situation découle également de la mauvaise organisation du secteur. De telles pratiques continuent de constituer des obstacles majeurs qui font des ravages dans la plupart des organes administratifs dans la région, notamment ceux qui sont liés au secteur du transport en transit⁶.

4. Instabilité politique et conflits

40. Depuis 30 ans, l'Asie centrale est en proie à des conflits. Le Tadjikistan, l'Afghanistan et la région du Caucase sont les principales zones de conflit. Il y a aussi des conflits mineurs entre les États sans littoral. Toutefois, la situation

s'améliore, surtout en Afghanistan. La stabilisation de la situation dans ce pays laisse espérer que les projets régionaux, notamment la construction d'un gazoduc entre le Turkménistan et le Pakistan, seront réalisés.

5. Assurance

41. Même si l'idée de mettre en place un système analogue à celui de la carte verte européenne a été accueillie favorablement, les États d'Asie centrale ne disposent pas d'un système d'assurance régional, ce qui complique les procédures de transit et augmente les coûts. Par exemple, les camions qui traversent le Kazakhstan doivent contracter une police d'assurance locale, même s'ils sont couverts par d'autres régimes d'assurance. Une telle pratique oblige les transporteurs à prendre une assurance dans tous les pays qu'ils traversent.

IV. Mesures prises afin d'améliorer la situation en matière de transit en Asie centrale

42. Les États sans littoral et les pays de transit qui sont leurs voisins continuent de s'employer à éliminer les obstacles tangibles et intangibles au transport en transit en prenant différentes initiatives aux niveaux national et international et en manifestant leur volonté de coopération régionale. La communauté internationale, qui a lancé plusieurs programmes visant à améliorer l'efficacité du transport en transit dans la région, appuie cette action.

A. Mesures destinées à améliorer l'infrastructure de transit

1. Dans les pays sans littoral

43. Un nombre relativement important de projets sont actuellement mis en oeuvre dans les États sans littoral afin d'améliorer l'infrastructure de transport.

44. En 2000, le Kazakhstan a lancé un programme d'amélioration du réseau de transport à l'échelle nationale pour la période 2001-2008, qui comprend la construction de nouvelles infrastructures, ainsi que la remise en état et la modernisation des infrastructures existantes. S'agissant du réseau routier, les itinéraires suivants figurent sur la liste des travaux de remise en état qui sont prioritaires : Tachkent-Almaty-Khorgos; Almaty-Akmola; Aralsk-Actiubinsk-Uralsk. Le programme couvre aussi la remise en état et la modernisation des réseaux routiers qui traversent l'ouest du Kazakhstan, en lien avec les projets de prospection et d'exploitation minières. Enfin, le programme comprend un projet de reconstruction du port d'Aktau sur la mer Caspienne, sur le financement duquel un accord a été conclu avec la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD).

45. Au Kirghizistan, un projet de construction d'une voie ferrée internationale reliant l'Ouzbékistan et le Kazakhstan à la Chine en passant par le Kirghizistan – financé en partie par l'Union européenne – est en cours de mise en oeuvre. Cependant, le Gouvernement apporte actuellement un appui accru au transport routier qui représente 80 % du volume total de transport de personnes et de marchandises dans le pays. Il s'agit en priorité de développer un réseau routier permettant de relier le Kirghizistan au Kazakhstan, au Tadjikistan, à l'Ouzbékistan

et à la Chine. Une partie de ce réseau est couverte par le programme de coopération de l'Organisation de coopération économique pour la période 1998-2007.

46. Au Tadjikistan, un projet de liaison routière entre le Tadjikistan et la Chine a été lancé en mars 2000 grâce à un prêt accordé par la Banque islamique de développement (BID). Par ailleurs, le Gouvernement a effectué des études de faisabilité relatives à des projets visant à remettre en état et à améliorer les routes existantes. Il a conclu des accords avec des donateurs, notamment la Banque asiatique de développement (BAsD) et la BID, pour le financement de certains de ces projets. Les travaux de remise en état ont déjà commencé entre Bichkek et Osh grâce à un crédit accordé par les donateurs.

2. Situation dans les États de transit voisins

47. Des travaux de construction, de remise en état et d'amélioration des infrastructures sont en cours dans les principaux États de transit voisins des États sans littoral d'Asie centrale. En Turquie, où 10 grands ports répondent déjà aux besoins actuels au niveau national et en matière de transit, la construction d'un nouveau port d'une capacité de 700 000 équivalent 20 pieds (EVP) sur la mer de Marmara et d'un terminal pour conteneurs d'une capacité de 1 million EVP à Derince est en projet. La Turquie participe également à un projet ferroviaire turco-géorgien visant à connecter la Turquie aux tronçons du TRACECA dans la région de la mer Noire.

48. La République islamique d'Iran exécute des programmes visant à accroître la capacité de traitement et l'efficacité de ses ports, et développe ses réseaux d'infrastructures routières. Parmi ces programmes, on peut citer la construction de la liaison de chemin de fer Bafq-Meched, qui vise à réduire de 820 kilomètres la longueur du trajet Meched-Bandar Abbas.

49. Du point de vue géopolitique, le facteur le plus important dans la région est le retour progressif de la stabilité en Afghanistan, qui est apprécié à sa juste valeur par la communauté des entreprises régionales de transit. Mais l'infrastructure des transports du pays, qui a été endommagée par des dizaines d'années de guerre, doit être remise en état. La reprise de la coopération avec les donateurs s'avère fructueuse à cet égard. De nouveaux accords avec les donateurs incluent un prêt de 108 millions de dollars que la Banque mondiale a récemment approuvé pour aider l'Afghanistan à améliorer son infrastructure de transport.

3. La communauté des donateurs

50. La communauté des donateurs participe au développement des infrastructures de transport dans la région d'Asie centrale en apportant une assistance directe aux États sans littoral et aux États de transit qui sont leurs voisins, dans le cadre de programmes régionaux comme le TRACECA. Les donateurs actifs sont, notamment, la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement (BAsD), la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), la Banque interaméricaine de développement (BID) et le système des Nations Unies. L'assistance des donateurs a joué un rôle décisif dans le développement des couloirs est-ouest et nord-sud. De nombreux projets appuyés par les donateurs concernant ces réseaux, qui ont commencé à la fin des années 90, sont encore en cours.

B. Mesures visant à surmonter les blocages non physiques

51. Les mesures visant à surmonter les blocages non physiques incluent principalement : i) les progrès de l'application des conventions internationales, des accords de coopération régionale et des règlements nationaux; et ii) les projets de coopération de la communauté des donateurs.

1. Conventions internationales, accords régionaux, multilatéraux et bilatéraux et règlements nationaux

a) Conventions internationales

52. Les États d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance ont été encouragés à adhérer aux conventions internationales relatives aux transports. Dans sa résolution 48/11, du 23 avril 1992, sur les modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation, la CESAP a notamment recommandé à tous ses membres d'adhérer aux sept conventions énumérées au tableau 4 ci-dessous. Comme le montre ce tableau, les pays sans littoral et leurs voisins de transit adhèrent de plus en plus à certaines de ces conventions. Toutefois, le nombre de conventions ratifiées est encore modeste et le processus de mise en oeuvre est lent.

Tableau 4

Adhésion des pays de la région aux conventions internationales sur les transports routiers énumérées dans la résolution 48/11 de la CESAP (en octobre 2002)

États	Convention sur la circulation routière (1968)	Convention sur la signalisation routière (1968)	Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)	Convention douanière relative à l'importation temporaire de véhicules routiers commerciaux (1956)	Convention douanière relative aux conteneurs (1972)	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982)	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956)
Afghanistan			X	X			
Arménie			R			R	
Azerbaïdjan	R		R	R		R	
Chine					X		
Fédération de Russie	X	X	X		X	X	X
Géorgie	R	R	R		R	R	R
Iran (République islamique d')	X	X	X				R
Kazakhstan	R	R	R				R
Kirghizistan			R	R		R	R
Ouzbékistan	R	R	R	R	R	R	R
Pakistan	X	X					

États	Convention sur la circulation routière (1968)	Convention sur la signalisation routière (1968)	Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)	Convention douanière relative à l'importation temporaire de véhicules routiers commerciaux (1956)	Convention douanière relative aux conteneurs (1972)	Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982)	Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956)
Tadjikistan	R	R	R				R
Turkménistan	R	R	R				R
Turquie			X		X		R

Légende : X = a adhéré; R = a adhéré après l'adoption de la résolution 48/11 de la CESAP.

Source : Martin Lentsch et Hirohoto Toda, *Transit Transport Issues of Landlocked and Transit Developing Countries: The Case Study of Kazakhstan and Uzbekistan*, CESAP, 2003.

b) Accords de coopération sous-régionale

53. Les pays sans littoral en développement d'Asie centrale et leurs voisins se sont engagés dans le cadre de différents accords de coopération régionale, souvent dans le cadre d'arrangements d'intégration régionale, comme l'Organisation de coopération économique (OCE) ou des programmes de développement régional comme le TRACECA et le SPECA. Les accords concernent principalement l'harmonisation des documents juridiques et douaniers et des formalités aux frontières.

54. L'harmonisation des formalités aux frontières progresse grâce à l'assistance de l'OCE et de la BASD et dans le cadre du TRACECA, notamment en ce qui concerne l'itinéraire Almaty-Bichkek. Mais les progrès sont très lents et une plus grande volonté politique est nécessaire; il faut aussi une préparation attentive. Le TRACECA et l'OCE sont responsables des préparatifs en vue de l'introduction d'installations douanières communes afin d'alléger les formalités douanières en éliminant les doubles inspections et d'établir un climat de confiance entre douaniers des deux côtés des frontières.

55. Un comité interministériel de l'OCE a été créé pour simplifier les formalités aux frontières et promouvoir le transport international. À cet égard, une liaison internationale pour passagers a été ouverte en 2001 et sera bientôt opérationnelle entre Almaty, Tachkent, Turkmenabad, Téhéran et Istanbul. Les pays membres de l'OCE ont également signé un protocole pour faire circuler un premier train porte-conteneurs sur la ligne Almaty-Téhéran du chemin de fer transasiatique. Par ailleurs, on s'efforce actuellement d'harmoniser les tarifs de transport sur l'itinéraire ferroviaire Druzhba-Almaty-Tachkent-Turkmenabad-Téhéran-Istanbul-Kapikule.

56. La mise au point d'un système commun d'assurance de l'OCE pour les passagers, les véhicules et le fret progresse lentement. Le Gouvernement kirghize a toutefois envisagé de s'associer au système de carte verte appliqué en Europe.

c) Accords bilatéraux

57. Des accords bilatéraux sont signés non seulement entre des pays ayant des frontières communes, mais également entre des pays qui entretiennent des relations commerciales de transit. Ces accords incluent particulièrement les conditions relatives à l'octroi de permis aux transporteurs nationaux et les conditions d'entrée

et de transit. Par exemple, le Kazakhstan a signé plus de 40 accords bilatéraux avec des pays de la région et avec des pays aussi lointains que les Pays-Bas. En 2002, le Kazakhstan et la Fédération de Russie ont signé un accord bilatéral d'une nature particulière. Il s'agit d'un accord régissant les délimitations des sections nord du fond de la mer Caspienne, dont l'objectif est de permettre aux deux pays d'établir des droits de propriété sur la nappe d'eau pour le développement de ressources énergétiques. Un tel accord a des incidences sur la navigation en mer Caspienne et sur les projets d'oléoduc transcaspien.

d) Règlements nationaux

58. Les pays sans littoral en développement d'Asie centrale et les États de transit qui sont leurs voisins introduisent diverses lois nationales pour régler le transport de transit sur leur territoire, en tenant compte d'accords et de conventions internationaux. Par exemple, le Kazakhstan a introduit une nouvelle loi en janvier 2002 qui modifie les règlements existants en matière de transport. Elle régit l'entrée, la sortie et le transit des camions et autocars étrangers. De même, une nouvelle loi issue des décrets promulgués entre 1999 et 2002 a été introduite en Ouzbékistan pour régler les droits d'entrée et de transit pour les véhicules venant de l'étranger.

2. Assistance technique et services consultatifs

a) Assistance technique

59. Le système des Nations Unies est sans doute le cadre de la coopération régionale le plus indiqué. Ces dernières années, la coopération des Nations Unies avec les pays d'Asie centrale s'est axée sur le développement des infrastructures et des institutions. S'agissant du développement des infrastructures, la CEE a collaboré à l'extension du réseau de routes à numérotation « E » vers le Caucase et l'Asie centrale. L'extension du réseau des routes « E » a été achevée depuis l'entrée en vigueur des amendements à l'annexe 1 de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international, en décembre 2001. Une nouvelle carte montrant l'extension du réseau a été diffusée en 2002. Les activités se poursuivent en ce qui concerne les normes que ces routes doivent respecter et les questions de signalisation. L'extension du réseau ferroviaire de type « E » a également été achevée en janvier 2002. De la même façon, la CESAP coordonne actuellement les efforts visant à élaborer un accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie.

60. Dans le domaine du développement des institutions, le Programme spécial pour les économies d'Asie centrale (SPECA) a créé un groupe de travail, le Comité consultatif régional, dont l'objectif est : i) d'aider à simplifier les documents douaniers et mettre au point des procédures de passage des frontières plus simples; et ii) de faciliter l'adhésion aux conventions internationales. Le Programme de la Route de la soie créé par le PNUD et la CESAP, visant à faciliter le passage des frontières, se poursuit également.

b) Services consultatifs

61. La communauté des donateurs fournit également des services consultatifs sous la forme d'études, de conférences et d'ateliers. La CNUCED aide actuellement l'Organisation de coopération économique à effectuer une étude sur la promotion du transport multimodal dans la région, en collaboration avec la Commission

économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et la Banque islamique de développement. Le système des Nations Unies organise également des réunions d'experts sur les pays en développement sans littoral et de transit et s'occupe actuellement de l'organisation de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, de pays donateurs et d'organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, à Almaty en août 2003.

V. Nouvelles actions nécessaires pour renforcer les mesures en cours visant à améliorer la situation en matière de transit

62. Les principaux facteurs qui compliquent le transit, pour les États indépendants d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance, sont la capacité insuffisante, les obstacles au commerce et au transport et le manque de coopération régionale. Si l'on peut associer le premier facteur à la situation économique difficile à laquelle les pays font face, on peut remédier au deuxième et au troisième en renforçant la volonté politique.

A. Renforcement des capacités

63. Il faudrait encourager les gouvernements à mieux s'attacher à créer, rénover ou moderniser les équipements de transit. Il conviendrait en particulier de créer plus de liaisons transcaspennes.

64. En ce qui concerne le transport routier, il faudrait améliorer les postes frontière et mieux les équiper et encourager la création de postes communs. De même, le recours aux technologies de l'information aux postes frontière facilitera le flux d'information et permettra de diminuer les temps d'attente. Il faut, pour cela, qu'ils soient équipés d'ordinateurs pouvant faire fonctionner des systèmes informatiques tels que le Système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion (SYDONIA) de la CNUCED. Il faut apprendre aux douaniers à résoudre les problèmes nouveaux relatifs au transport en transit, mais aussi à utiliser les systèmes informatiques existants. Le système SYDONIA a été proposé aux pays de la région, mais il est encore peu utilisé. La CNUCED peut effectuer des études pour évaluer la situation en la matière. En fonction des résultats de ces études, elle peut fournir, éventuellement en collaboration avec le PNUD et d'autres donateurs, une formation et une aide technique sur les systèmes informatiques à mettre en place.

65. Le transport ferroviaire perd son avantage au profit du transport routier, notamment en raison de la détérioration des voies, de la vétusté du matériel roulant et de l'insuffisance des installations de changement de bogies. Il faudrait résoudre tous ces problèmes, tout en accordant cependant la priorité à la modernisation des installations de changement des bogies.

B. Suppression des obstacles au commerce international

66. Les restrictions mises au transport en transit sont un obstacle au commerce international et il convient de les combattre énergiquement. Certains pays de la région ont adhéré à l'OMC, qui préconise la libéralisation des échanges et la suppression des obstacles au commerce. Mais les progrès sont lents. Plusieurs obstacles entravent le développement du commerce régional. Les législations nationales qui limitent le commerce de transit sont un obstacle considérable au commerce. Il en va de même des accords bilatéraux qui limitent la concurrence à l'échelon régional, comme ceux relatifs à la délivrance d'autorisations contingentées aux entreprises nationales de transport. Parallèlement, l'insuffisance de l'organisation logistique et de l'information et la prévalence de pratiques illicites telles que l'exploitation abusive des rentes de situation et la corruption ajoutent à l'augmentation des coûts. Il est néanmoins possible de réduire ces coûts en facilitant le commerce et en libéralisant les échanges. À cet égard, une assistance technique de la CNUCED et d'autres donateurs serait bénéfique.

C. Renforcement de la coopération régionale en Asie centrale

67. Les États d'Asie centrale ayant récemment accédé à l'indépendance ont adhéré à un nombre relativement important d'organisations intergouvernementales de tailles diverses visant une intégration différente suivant le niveau et la portée. Cependant, le niveau réel de coopération entre les pays de la région est insuffisant. Il semble même qu'il n'est pas toujours aussi élevé entre les pays sans littoral eux-mêmes qu'entre ces derniers et les pays de transit qui sont leurs voisins.

68. Les progrès de l'intégration régionale ne peuvent que faciliter le transit. Des problèmes tels que les formalités douanières et l'harmonisation des documents de passage en douane sont plus facilement résolus si les protocoles et les accords généraux d'intégration régionale sont appliqués. Plus le niveau de coopération régionale est élevé, moins les effets de l'absence de littoral se font sentir. L'Autriche, le Luxembourg et la Suisse sont également des pays sans littoral mais ont d'excellents résultats en matière de commerce et sont prospères grâce, dans une large mesure, à l'intégration régionale et à la coopération en Europe.

69. Il faudrait encourager les pays en développement sans littoral d'Asie centrale et les pays de transit qui sont leurs voisins à déployer davantage d'efforts sur la voie de l'intégration régionale afin de faciliter l'application d'accords régionaux. Cependant, étant donné le nombre relativement élevé d'organisations intergouvernementales présentes dans la région, la confusion règne quant au rôle de chacune d'elles dans le processus d'intégration. Il convient donc de mieux coordonner leur action. En outre, la CNUCED, le PNUD et d'autres donateurs tels que la Banque asiatique de développement et l'Union européenne, en association avec les organismes d'intégration régionale, principalement la Communauté d'États indépendants et l'Organisation de coopération économique, peuvent dispenser une assistance technique permettant de promouvoir une réelle intégration en Asie centrale.

D. Nécessité d'un secteur privé fort

70. Le secteur privé est d'ordinaire peu dynamique dans les pays de la CEI où les gouvernements continuent de jouer un rôle prépondérant dans les transports. Dans les cinq pays en développement sans littoral d'Asie centrale, l'État gère les liaisons ferroviaires, aériennes et fluviales et les ports intérieurs. Le secteur privé intervient dans le transport routier, qui est cependant dominé par des sociétés étrangères (principalement russes et azéries). Le secteur privé peut jouer un rôle plus important non seulement en ce qui concerne le fret, mais aussi dans la fourniture de services logistiques dans les transports ferroviaires, aériens et fluviaux.

71. Un secteur privé fort est le signe d'un environnement commercial sain. Il incite les investisseurs nationaux et étrangers à investir dans l'économie et les rassure. Étant donné que les investisseurs étrangers préfèrent parfois créer une entreprise en association avec des partenaires locaux, le niveau et les résultats de l'investissement privé local conditionnent les apports d'investissements étrangers directs.

72. Le secteur privé fait quelques progrès dans les pays en développement sans littoral d'Asie centrale. Au Kazakhstan, on voit apparaître des compagnies d'assurances privées. En outre, une législation adoptée récemment autorise le secteur privé à exploiter le fret ferroviaire. Des sociétés de transit privées apparaissent également au Kazakhstan, en Ouzbékistan et en Azerbaïdjan. Il faut encourager cette tendance et les efforts allant dans le même sens. Il faudrait promouvoir les organismes ou associations professionnels tels que les associations nationales de transporteurs routiers afin d'aider le secteur privé à négocier avec les pouvoirs publics. Le mouvement associatif facilitera également la diffusion de l'information et aidera à décourager certaines pratiques illégales. Si elles veulent avoir des répercussions plus importantes à l'échelon régional, les associations nationales ne doivent pas agir isolément, mais plutôt créer des réseaux régionaux capables de défendre les intérêts du secteur privé. La communauté des donateurs peut servir à promouvoir le secteur privé et l'aider à se doter des moyens nécessaires, principalement par des actions faisant participer les organisations non gouvernementales et la société civile.

Notes

¹ La Banque mondiale a classé le Kirghizistan et le Tadjikistan parmi les pays surendettés, et le Turkménistan et l'Ouzbékistan parmi les pays modérément endettés.

² Martin Lentsch et Hirohoto Toda, *Transit Transport Issues of Landlocked and Transit Developing Countries: The Case Study of Kazakhstan and Uzbekistan* (Questions liées au transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit : étude de cas du Kazakhstan et de l'Ouzbékistan), CESAP, 2003, p. 10.

³ TRACECA Bénéficie du soutien de la Banque mondiale et de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement.

⁴ Le SPECA regroupe les cinq États en développement sans littoral d'Asie centrale et l'Azerbaïdjan.

⁵ Eva Molnar et Lauri Ojada. *Transport and Trade Facilitation Issues in the CIS 7, Kazakhstan and Turkmenistan*, Banque mondiale, 2003, p. 9.

⁶ Ibid.