



ЭКОНОМИЧЕСКАЯ И СОЦИАЛЬНАЯ КОМИССИЯ ДЛЯ АЗИИ И ТИХОГО ОКЕАНА

Шестьдесят четвертая сессия  
24-30 апреля 2008  
Бангкок

**ТЕМАТИЧЕСКИЕ И МНОГОПРОФИЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ И АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ ПО ОТДЕЛЬНЫМ ВОПРОСАМ ЭКОНОМИКИ, ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И СОЦИАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ, КОТОРЫЕ БУДУТ РАССМАТРИВАТЬСЯ НА ВАЖНЫХ ГЛОБАЛЬНЫХ ФОРУМАХ В 2008 ГОДУ: СТРАНЫ С ОСОБЫМИ ПОТРЕБНОСТЯМИ: НАИМЕНЕЕ РАЗВИТЫЕ СТРАНЫ, НЕ ИМЕЮЩИЕ ВЫХОДА К МОРЮ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ СТРАНЫ И МАЛЫЕ ОСТРОВНЫЕ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА**

(Пункт 2d предварительной повестки дня)

**НОВЫЕ ВОПРОСЫ В ПРОЦЕССЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ АЛМАТИНСКОЙ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ**

*Записка секретариата*

**РЕЗЮМЕ**

В настоящем документе очерчены пять приоритетных областей Алматинской программы действий и представлен краткий обзор вопросов, возникших в ходе ее осуществления в регионе ЭСКАТО.

Данные вопросы будут далее обсуждены на совещании группы экспертов, которое будет организовано до начала шестьдесят четвертой сессии Комиссии. Итоговый документ по результатам этого совещания будет представлен Комиссии на ее шестьдесят четвертой сессии для рассмотрения.

Заключительный итоговый документ, включающий мнения Комиссии, будет представлен для глобального среднесрочного обзора Алматинской программы действий, который запланировано провести в ноябре 2008 года в Нью-Йорке.

Комиссии предлагается представить секретариату дальнейшие указания в отношении среднесрочного обзора его будущей деятельности по осуществлению Алматинской программы действий в пяти приоритетных областях.



СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
I. ВВЕДЕНИЕ .....	1
II ОБЕСПЕЧЕНИЕ БОЛЕЕ ШИРОКОЙ ИНТЕГРАЦИИ НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН В ГЛОБАЛЬНУЮ И РЕГИОНАЛЬНУЮ ЭКОНОМИКУ .....	1
A. Приоритет 1: Фундаментальные вопросы транспортной политики .....	1
B. Приоритет 2: Развитие и обслуживание инфраструктуры .....	3
C. Приоритет 3: Международная торговля и упрощение торговых операций .....	5
D. Приоритет 4: Международные меры поддержки .....	7
E. Приоритет 5: Осуществление и обзор: подготовка к среднесрочному обзору Алматинской программы действий .....	7
III. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ.....	9



## **I. ВВЕДЕНИЕ**

1. Алматинская программа действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита была принята в 2003 году в качестве всеобъемлющей глобальной программы по решению фундаментальных вопросов транзитных перевозок и торговли и упрощения торговых операций в интересах не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита. Генеральная Ассамблея в своей резолюции 61/212 о группах стран, находящихся в особой ситуации, озаглавленной «Конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю: итоги Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок», призвала провести среднесрочный обзор Алматинской программы действий в 2008 году. В ней говорится, что этому обзору должна предшествовать, при необходимости, существенная подготовка на национальном, субрегиональном и региональном уровнях, организованная как можно более эффективным и упорядоченным образом на основе широкого участия.

2. Региональным комиссиям Организации Объединенных Наций, среди прочих, было поручено оказывать помощь в проведении среднесрочного обзора на региональном уровне. В данной связи и с учетом мнений стран-членов секретариат ЭСКАТО занимается подготовкой доклада о достигнутом прогрессе, в котором будет представлен обзор текущего положения в области осуществления Алматинской программы действий в пяти приоритетных областях и заслуживающих дальнейшего рассмотрения вопросов. Секретариат планирует организовать совещание группы экспертов с целью обзора прогресса, связанного с ключевыми программными итогами. Окончательно доработанный итоговый документ, включающий мнения Комиссии, послужит в качестве вклада в среднесрочный обзор, который запланировано провести в ноябре 2008 года в Нью-Йорке.

3. В настоящем документе очерчиваются пять программных областей и представлен обзор возникавших в процессе осуществления Алматинской программы действий в регионе ЭСКАТО вопросов, предназначенные для рассмотрения Комиссией на ее шестьдесят четвертой сессии.

## **II. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БОЛЕЕ ШИРОКОЙ ИНТЕГРАЦИИ НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДА К МОРЮ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН В ГЛОБАЛЬНУЮ И РЕГИОНАЛЬНУЮ ЭКОНОМИКУ**

### **A. Приоритет 1: Фундаментальные вопросы транспортной политики**

4. Согласование правовых режимов упрощения транспортных перевозок является одним из предварительных необходимых условий расширения международных торговых и транспортных операций. Комиссия в своей резолюции 48/11 об автомобильном и железнодорожном транспорте – меры по облегчению перевозок - рекомендовала странам региона рассмотреть возможность присоединения к семи международным конвенциям, касающимся упрощения транспортных перевозок, которые после их реализации обеспечат минимальный уровень согласования. Картина присоединения к этим конвенциям не

имеющих выхода к морю стран региона ЭСКАТО носит неоднозначный характер, причем две страны ратифицировали все конвенции, а еще две не ратифицировали ни одной из них. В данной связи присоединение приобретает особую важность, поскольку разрыв территориальной непрерывности приводит к существенному сокращению тех выгод, которые несут с собой эти конвенции. Тем не менее одного лишь присоединения недостаточно для оказания содействия транзитным перевозкам; для того чтобы обеспечить позитивное воздействие на экономику, данные инструменты должны быть эффективно и действительно реализованы.

5. Для того чтобы обеспечить более активное присоединение к этим конвенциям и, что еще более важно, их эффективное осуществление, необходимо гарантировать более широкую информированность и понимание последствий присоединения к международным конвенциям. Это, в свою очередь, обусловит необходимость в наращивании потенциала разработчиков политики и администраторов, вовлеченных в процессы обсуждения и реализации таких международных правовых инструментов. Секретариат – индивидуально и совместно со своими партнерами в области развития – участвует в ряде связанных с наращиванием потенциала инициатив. В данной связи он провел учебные практикумы и предоставил консультационные услуги для не имеющих выхода к морю стран (Азербайджана, Грузии, Казахстана, Кыргызстана, Лаосской Народно-Демократической Республики, Монголии и Таджикистана) и развивающихся стран транзита (Камбоджи и Таиланда).

6. Субрегиональные соглашения вносят вклад в согласование правовых режимов в области упрощения транспортных перевозок и могут стать элементами последовательного продвижения в направлении международного согласования стандартов и процессов. Секретариат в сотрудничестве с Шанхайской организацией сотрудничества и Азиатским банком развития (АБР) предоставляет техническую и финансовую помощь для ведения переговоров по соглашению между государствами – членами Шанхайской организацией сотрудничества, четыре из которых не имеют выхода к морю, по вопросу об упрощении международных автомобильных транспортных перевозок на основе проведенного секретариатом исследования по потенциальным выгодам такого соглашения. Премьер-министры государств – членов Шанхайской организации сотрудничества призвали заинтересованные стороны ускорить процесс формулирования текста соглашения, и в целях ускорения переговоров государства-члены подписали меморандум о договоренности. Основной текст соглашения, как ожидается, будет окончательно составлен в июне 2008 года.

7. Плата за транзитные транспортные перевозки являются еще одним важным вопросом, связанным с транзитным транспортом. В сотрудничестве с АБР секретариат провел исследование по транзитным транспортным тарифам для членов субрегиона Большого Меконга, в результате чего был подписан протокол к Соглашению по упрощению трансграничных транспортных перевозок грузов и пассажиров в субрегионе Большого Меконга. Секретариат в сотрудничестве с АБР предоставил консультационные услуги Лаосской Народно-Демократической Республике по вопросу об определении размеров тарифов.

8. В декабре 2007 года ЭСКАТО и Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) завершили осуществление двухлетнего совместного проекта по наращиванию потенциала в области упрощения торговых и транспортных операций в интересах не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита с участием Лаосской Народно-Демократической Республики и Таиланда.

Данный проект предоставит этим двум странам возможность повысить эффективность мер по упрощению торговых и транспортных операций за счет создания местных узлов по упрощению торговых и транспортных операций. Также при поддержке ЭСКАТО создается базирующаяся в Интернете система мониторинга транзитных перевозок для региона.

9. В ходе подготовки к 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, которая состоялась 28 и 29 августа 2003 года в Алматы, Казахстан, ЭСКАТО разработала методологию определения соотношения временных и финансовых затрат. В своей резолюции 60/1 (Итоговый документ Всемирного саммита 2005 года) Генеральная Ассамблея положительно оценила проделанную региональными комиссиями и организациями Организации Объединенных Наций работу по внедрению методологии расчетов соотношения временных и финансовых затрат для выработки показателей по измерению прогресса, достигаемого в ходе осуществления Алматинской программы действий. Соответствующим образом текущие инициативы, включая методологию ЭСКАТО по расчетам временных/финансовых затрат в увязке с расстоянием, следует и далее совершенствовать и согласовывать с тем, чтобы выработать пользующиеся широким признанием показатели для измерения прогресса, достигаемого в процессе создания эффективных транзитных транспортных систем, и мониторинга хода осуществления Программы действий.

10. В 2007 году методология ЭСКАТО по расчету временных/финансовых затрат в соотношении с расстоянием и соответствующие шаблоны для пользователей были пересмотрены, с тем чтобы сделать их более удобными в применении и отреагировать на полученные со стороны развивающихся стран региона замечания. Пересмотренная методология и прилагаемые к ней руководства для пользователей были объединены в единый комплект инструментов, который был направлен в страны, согласившиеся применять данную модель: Азербайджан, Армению, Афганистан, Исламскую Республику Иран, Казахстан, Китай, Кыргызстан, Российскую Федерацию, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Следующие страны уже подали или находятся в процессе подачи заявки на применение такой методологии: Казахстан, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Таджикистан и Таиланд. Описание методологии было переведено на русский язык в интересах центральноазиатских стран, а также на арабский и французский языки в связи с тем интересом, который проявили к ней страны, входящие в регионы Экономической и социальной комиссии для Западной Азии и Экономической комиссии для Африки.

## **В. Приоритет 2: Развитие и обслуживание инфраструктуры**

11. Был достигнут прогресс в развитии региональных, межрегиональных и субрегиональных сетей транспортной инфраструктуры, включая сети Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, транспортных коммуникаций между Европой и Азией и автомобильных и железнодорожных сетей на территории государств - членов Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии.

12. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, охватывающей 141 000 км автомобильных дорог в 32 странах, было принято 18 ноября 2003 года в Бангкоке и вступило в силу 4 июля 2005 года. По состоянию на

18 декабря 2007 года Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог подписали 28 стран; 22 страны, включая девять не имеющих выхода к морю стран, стали участницами Соглашения.

13. На настоящий момент 22 государства подписали Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог, а три страны стали участницами Соглашения, которое, как ожидается, вступит в силу в середине 2008 года.

14. Согласно содержащимся в исследовании<sup>1</sup> ЭСКАТО расчетам в период до 2010 года потребности в инвестициях на развитие инфраструктуры в Азиатско-Тихоокеанском регионе будут составлять примерно 608 млрд. долл. США ежегодно. С учетом того, что в последние годы реальный объем инвестиций составлял 388 млрд. долл. США в год, регион, следовательно, сталкивается с ежегодной нехваткой инвестиционных средств в размере 220 млрд. долл. США; из этого объема свыше 83 млрд. долл. США ежегодно требуется для сектора транспорта. Страны ЭСКАТО уже взяли на себя обязательство выделить порядка 25 млрд. долл. США в качестве инвестиций на развитие и модернизацию маршрутов Азиатских автомобильных дорог. Потребуется дополнительно 18 млрд. долл. США для модернизации остающихся 26 000 км Азиатских автомобильных дорог. В период 2005-2006 годов около 10 000 км Азиатских автомобильных дорог было модернизировано с целью обеспечения их соответствия минимальному уровню стандартов, а другие участки были модернизированы с целью обеспечения их соответствия более высоким стандартам.

15. Аналогичным образом государства-члены совместно с секретариатом ЭСКАТО работают над выявлением важных потребностей и приоритетов в области развития сети Трансазиатских железных дорог и над содействием созданию интермодальных стыковок.

16. В рамках финансируемого Счета развития Организации Объединенных Наций проекта по наращиванию потенциала в области установления межрегиональных наземных и наземно-морских транспортных сообщений участвующие страны при поддержке со стороны Экономической комиссии для Европы и ЭСКАТО определили пакет транспортных увязок между Европой и Азией, обеспечивающих для восьми не имеющих выхода к морю стран в регионе транспортное сообщение с Европой и Азией. Данные по инфраструктуре и услугам на этих маршрутах были собраны и объединены в базу данных географических информационных систем (ГИС), которую страны-члены могут использовать для целей планирования и анализа политики.

17. Проектная рабочая группа по транспорту и пересечению границ на ее совещаниях, проводившихся под эгидой Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА), утвердила карты сетей автомобильных и железных дорог для этой программы; все семь стран – участниц данной программы не имеют выхода к морю. Эта группа также работает над созданием пяти баз транспортных данных.

18. Параллельно с этими мероприятиями секретариат продолжал работать в направлении создания комплексных международных интермодальных транспортных сетей в Азии на основе планирования и организации демонстрационных пробегов контейнерных маршрутных поездов по северному коридору и другим коридорам сети Трансазиатских железных дорог. На настоящий момент было организовано четыре таких демонстрационных пробега: из порта Тяньцзинь, Китай, в Улан-Батор; из порта Ляньюньган, Китай, в Алматы,

---

<sup>1</sup> *Enhancing Regional Cooperation in Infrastructure Development Including that Related to Disaster Management* (United Nations publication, Sales No. 06.II.F.13).



Казахстан; из Бреста, Беларусь, в Улан-Батор; и из Находки, Российская Федерация, в Малашевице, Польша, в течение периода 2003-2004 годов. Успешное осуществление демонстрационных пробегов было подкреплено обнадеживающими результатами, отмеченными в не имеющих выхода к морю развивающихся странах. Произошло увеличение числа международных маршрутных железнодорожных перевозок, в особенности в Центральной Азии и Монголии.

### **С. Приоритет 3: Международная торговля и упрощение торговых операций**

#### **1. Международная торговля**

19. В то время как присоединение ко Всемирной торговой организации (ВТО) является одной из наиболее важных целей торговой политики 8 из 12 не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азии, еще не получивших статус членов этой Организации, присоединение к ней стран, находящихся на этапе перехода к рыночной экономике, замедлилось по причине большой продолжительности связанных с этим процессов. Несмотря на очевидные трудности, возникающие у этих не имеющих выхода к морю развивающихся стран в процессе обеспечения соответствия их экономики стандартам, необходимым для получения членства в ВТО, в целом никакого особого внимания таким странам не уделяется. Кроме того, эти страны лишены возможности автоматического получения благ, предоставляемых другим являющимся членами Организации развивающимся странам, несмотря на тот факт, что их экономические показатели зачастую ниже показателей типичной развивающейся страны. Отсутствие прогресса на пути к успешному завершению переговоров по Дохинскому плану развития в сочетании с растущим давлением в отношении либерализации преференциальной торговли также явились причиной снижения заинтересованности этих стран в получении членства в ВТО.

20. Что касается доступа к рынкам в соответствии с Монтеррейским консенсусом Международной конференции по финансированию развития, наличие легкого (свободного от препятствий) и предсказуемого доступа к рынкам для экспорта не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита является неременным условием использования торговли в качестве инструмента укрепления и обеспечения устойчивости экономического роста в этих странах. Текущему раунду переговоров ВТО в рамках Дохинской программы развития поручено сократить препятствия на пути доступа к рынкам в соответствии с потребностями и интересами этих стран. В упоминавшемся ранее докладе о прогрессе содержится более детальная информация о степени доступности рынков развитых стран и региональных рынков для не имеющих выхода к морю развивающихся стран и стран транзита в Азии. Как представляется, на совокупном уровне не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Азии обладают практически полным беспопшлинным доступом на рынки развитых стран (для всех видов продукции, за исключением вооружений). Тем не менее, степень открытости этих рынков для тех не имеющих выхода к морю стран, которые являются еще и наименее развитыми странами, гораздо ниже в отличие от того, что можно было бы ожидать с учетом наличия различных международных обязательств и заверений по поводу такого доступа. Кроме того, при проведении более дезагрегированного анализа можно прийти к выводу о том, что текущая структура защиты на экспортных рынках, возможно, не предоставляет достаточных стимулов для обеспечения большего разнообразия производства в не имеющих выхода к морю развивающихся странах. При этом региональные соглашения о преференциальной торговле, несмотря на их относительно большое количество, не предоставляют существенно лучших рыночных возможностей.

## 2. Упрощение торговых операций

21. Запутанность процедур пересечения границ, таможенных формальностей, требуемой документации, неадекватность инфраструктурных объектов и дороговизны банковских операций являются основными причинами задержек и неэффективности международных торговых операций, осуществляемых не имеющими выхода к морю развивающимися странами. В проведенном в 2007 году обследовании<sup>2</sup> 12 не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азии были поставлены на самые последние места в списке из 178 стран, ставших объектом обследования, на предмет их экспортных и импортных процедур<sup>3</sup>.

22. Упорядоченные и согласованные потоки информации лежат в основе обмена данными при помощи электронных универсальных систем, более широко известных под названием систем «единого окна». Большинство не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азии осуществило меры по упрощению торговых операций, нацеленные на упрощение торговых правил, процедур и документации. Однако в реальности картина далека от удовлетворительной, поскольку согласование предъявляемых к торговым правилам и документации требований с международными стандартами, такими как пересмотренная Киотская конвенция об упрощении и согласовании таможенных процедур Всемирной таможенной организации, Формуляр-образец Организации Объединенных Наций для внешнеторговых документов и Справочник элементов внешнеторговых данных Организации Объединенных Наций, носит весьма ограниченный характер.

23. Системы «единого окна», опирающиеся на использование различных форм информационно-коммуникационной технологии (ИКТ), могут весьма существенно сократить объем бумажной работы, а также способствовать уменьшению временных и финансовых затрат, связанных с ведением международной торговли. Почти все имеющие выход к морю страны Азиатско-Тихоокеанского региона используют сложные электронные системы «единого окна»<sup>4</sup>. Что касается не имеющих выхода к морю стран, то внедрение таких опирающихся на ИКТ мер по упрощению торговых операций имеет жизненно важное значение для их перехода в категорию «имеющих наземный доступ к морю» стран, поскольку электронный обмен торговыми данными может компенсировать физические затраты на преодоление расстояний. Таким образом, можно с удовлетворением отметить тот факт, что некоторые не имеющие выхода к морю развивающиеся страны уже предприняли ряд шагов в направлении создания аналогичных электронных универсальных объектов<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> В проводимом ежегодно с 2003 года обследовании Всемирного банка «Doing business» («Занимаясь делом») используется несколько исходных показателей, включая количество необходимых для экспорта и импорта товаров документов, количество необходимых для тех же целей подписей, связанные с экспортом и импортом грузов, временные и финансовые затраты. В число соответствующих документов входят систематизирующие портовые документы, таможенные декларации и документы по таможенной очистке, а также официальные документы, являющиеся предметом обмена между заинтересованными сторонами.

<sup>3</sup> Сингапур и Гонконг (Китай) заняли в глобальном списке соответственно первое и третье места.

<sup>4</sup> Например, Малайзия, Республика Корея, Сингапур, Япония и Гонконг (Китай) – все они уже обладают системами такого рода.

<sup>5</sup> В их число входят Азербайджан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Кыргызстан и Монголия.

#### **D. Приоритет 4: Международные меры поддержки**

24. Секретариат осуществлял и осуществляет несколько проектов, предназначенных для не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита. Один такой межотдельческий проект был направлен на поддержку комплексного подхода к упрощению торговых и транспортных операций. Он был предназначен для шести не имеющих выхода к морю стран в Центральной Азии и Лаосской Народно-Демократической Республики и обеспечил им помощь в создании национальных координационных механизмов по упрощению торговых и транспортных операций. Одним из итогов данного проекта стало создание национальных комитетов по упрощению торговых и транспортных операций в Кыргызстане и Монголии.

25. ЭСКАТО совместно с Экономической комиссией для Европы развернула Региональную сеть экспертов по «безбумажной торговле» Организации Объединенных Наций, задача которой состоит в создании критической массы экспертных знаний для целей упрощения и согласования торговых документов и облегчения перехода к «безбумажной торговле». Сеть предназначена для обеспечения менее развитых стран технической экспертизой и передачи им знаний, необходимых для реализации опирающихся на ИКТ решений в поддержку упрощения торговых операций. Мероприятия сети будут проводиться в рамках нового финансируемого со Счета развития Организации Объединенных Наций проекта, который будет осуществляться совместно ЭСКАТО и Экономической комиссией для Европы в период 2008-2011 годов в интересах не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита. Сеть будет функционировать под эгидой предложенного Азиатско-тихоокеанского форума за эффективную торговлю, содействуя сотрудничеству и укреплению партнерских связей между государственным и частным секторами, а также обеспечивая согласование торговых правил в целях гарантирования эффективности торговли.

#### **E. Приоритет 5: Осуществление и обзор: подготовка к среднесрочному обзору Алматинской программы действий**

26. На своей шестьдесят первой сессии Комиссия приняла резолюцию 61/11 об Алматинской программе действий, которая определяет работу секретариата в данной области. Секретариат также тесно сотрудничал с Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, и другими партнерами в области развития в деле осуществления АПД.

27. На своей шестьдесят третьей сессии Комиссия приняла резолюцию 63/5 о среднесрочном обзоре осуществления Алматинской программы действий, в которой она просила секретариат внести вклад в организацию тематических совещаний по транзитной инфраструктуре. ЭСКАТО впоследствии внесла вклад в организацию тематического совещания по развитию инфраструктуры транзитного транспорта в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, проходившего 18-20 июня 2007 года в Уагадугу, и выступила соорганизатором глобального мероприятия не имеющих выхода к морю развивающихся стран и стран транзита по торговле и упрощению торговых операций, которое должно состояться 28-31 августа 2008 года в Улан-Баторе.

28. Секретариат также обратился к не имеющим выхода к морю странам Азии с просьбой представить информацию об осуществлении на национальном уровне в качестве ответа на

структурированную опросную анкету по пяти приоритетным областям Программы действий. Полученная информация будет включена в доклад о достигнутом прогрессе, подготавливаемый секретариатом для совещания группы экспертов, которое состоится в Бангкоке незадолго до шестьдесят четвертой сессии Комиссии.

29. В рамках дальнейшего осуществления Алматинской программы действий секретариат предлагает предпринять следующие действия:

a) пропагандировать концепцию транспортного коридора и оказать помощь странам в официальном оформлении их сотрудничества вдоль транспортных коридоров с целью обеспечения функционирования Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог;

b) продолжить организацию семинаров и обеспечение подготовки кадров по правовым режимам в области упрощения транспортных перевозок с целью оказания странам помощи в их усилиях в направлении согласования правовых режимов;

c) оказать странам помощь в организации субрегиональных и региональных совещаний национальных координационных механизмов;

d) продолжить оказание технической и финансовой поддержки с целью обсуждения соглашения между государствами – членами Шанхайской организации сотрудничества, четыре из которых не имеют выхода к морю, по упрощению международных автомобильных перевозок;

e) продолжить организацию демонстрационных пробегов контейнерных маршрутных поездов, в том числе по южному коридору Трансазиатских железных дорог и из порта Кланг, Малайзия, в Пномпень (если будет ликвидировано отсутствующее в настоящий момент звено);

f) в сотрудничестве с ВТО и ЮНКТАД по-прежнему проводить мероприятия по оказанию технической помощи странам в отношении присоединения к ВТО. В настоящий момент осуществляется финансируемый Европейским сообществом проект, предусматривающий присоединение к ВТО Бутана, в то время как предложения по двум проектам, касающимся вопросов присоединения к ВТО центральноазиатских стран и Непала, находятся в процессе подготовки. Акцент будет сделан на обмене опытом присоединения между правительствами и укреплении сотрудничества внутри данной группы стран;

g) организовывать мероприятия, нацеленные на повышение информированности в отношении выгод, связанных с членством в Азиатско-тихоокеанском торговом соглашении как в одном из инструментов интеграции экономики развивающихся стран с экономикой быстро развивающихся стран, таких как Индия и Китай. Страны, заявившие о своей заинтересованности в присоединении к Азиатско-тихоокеанскому торговому соглашению, такие как Казахстан, Монголия и Таджикистан, возможно, сочтут полезной аналитическую и консультационную работу, проведенную секретариатом в данной области;

h) организовать ряд учебных программ и семинаров по отстаиванию интересов и предложить оказать консультационные услуги в рамках Программы технической помощи для Азиатско-Тихоокеанского региона ВТО/ЭСКАТО и финансируемого Макао (Китай) проекта по созданию регионального узла знаний по торговой политике в увязке с Дохинским

раундом переговоров. Кроме того, происходит дальнейшее расширение Азиатско-тихоокеанской базы данных по соглашениям в области торговли и инвестиций, предназначенной для обеспечения упрощенного поиска и оценки подписанных в регионе соглашений о преференциальной торговле, в том числе с участием не имеющих выхода к морю развивающихся стран и развивающихся стран транзита;

i) продолжить оказание государствам-членам помощи в их более эффективной интеграции в региональную и глобальную экономику и в укреплении их усилий по присоединению к ВТО;

j) в рамках Рабочей группы СПЕКА по торговле секретариат будет тесно сотрудничать с Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, другими соответствующими учреждениями и исследовательским сообществом на предмет разработки надлежащих пакетов показателей, дающих возможность провести сопоставительный и значимый анализ прогресса, достигаемого в ходе осуществления Алматинской программы действий. Это также поможет развивающимся странам расширить свой доступ на рынки и эффективно использовать торговые соглашения для, среди прочих целей, создания возможностей для торговли;

k) оказать помощь в проведении аналитической работы, необходимой для среднесрочного обзора, и предоставить не имеющим выхода к морю развивающимся странам консультационные услуги по вопросам осуществления Алматинской программы действий;

l) продолжить оказание не имеющим выхода к морю развивающимся странам помощи в наращивании их потенциала по осуществлению политики и принятию мер в области упрощения торговых операций за счет использования различных траншей со Счета развития Организации Объединенных Наций для перечисляемых ниже целей:

- i) выдвижения предложения об оказании помощи в вопросах, касающихся Дохинского раунда переговоров по упрощению торговых операций;
- ii) установления партнерских связей между государственным и частным секторами в целях эффективной реализации мер по упрощению торговых операций;
- iii) содействия применению и оказанию помощи в осуществлении международных конвенций, стандартов и передовой практики в области упрощения торговых операций, включая системы «единого окна»;
- iv) создания Азиатско-тихоокеанского форума по эффективной торговле, охватывающего компетентные сети, предназначенные для создания и использования электронной торговой документации, отвечающей стандартам Организации Объединенных Наций.

### III. ВОПРОСЫ ДЛЯ РАССМОТРЕНИЯ

30. Комиссии предлагается представить секретариату указания в отношении среднесрочного обзора Алматинской программы действий и мероприятий ЭСКАТО, касающихся ее дальнейшего осуществления.

-----