



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
30 July 2012
Russian
Original: English

Шестьдесят седьмая сессия

Пункт 23(b) предварительной повестки дня*

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

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

Доклад Генерального секретаря

Резюме

Настоящий доклад представлен в соответствии с резолюцией 66/214 Генеральной Ассамблеи, в которой Ассамблея постановила организовать в 2014 году конференцию для проведения всеобъемлющего десятилетнего обзора хода осуществления Алматинской программы действий и просила Генерального секретаря представить Ассамблее на ее шестьдесят седьмой сессии доклад об осуществлении Алматинской программы действий и о ходе подготовки к конференции по всеобъемлющему десятилетнему обзору.

* A/67/150.



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 реакции Организации Объединенных Наций на растущее признание международным сообществом того, что у 31 развивающейся страны, не имеющей выхода к морю, есть особые потребности и проблемы развития. В настоящем докладе содержится последняя информация о ходе осуществления Алматинской программы действий, причем основное внимание здесь уделено ключевым приоритетным областям. Первоочередные вопросы, касающиеся осуществления и обзора, рассматриваются в контексте успехов, достигнутых в ходе подготовки к конференции 2014 года по всеобъемлющему десятилетнему обзору. В заключительной части доклада содержатся рекомендации относительно политики.

II. Последняя информация о социально-экономическом положении развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

2. В группе развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, темпы экономического роста возросли с 3,1 процента в 2009 году до 6,6 процента в 2010 году (см. приложение, таблица 1). Темпы роста реального валового внутреннего продукта (ВВП) показывают, что начался выход из мирового финансово-экономического кризиса, хотя еще сохраняются большие различия между странами. В 9 странах темпы роста превысили 7 процентов, в 9 странах рост был в диапазоне от 5 до 6,9 процента, а в остальных 13 странах темпы роста были ниже 4,9 процента. Повышение темпов экономического роста было обусловлено главным образом ростом цен на сырьевые товары и ростом спроса на экспортные товары. Согласно имеющимся оценкам, в 2011 году прирост снизился до 5,5 процента вследствие слабого спроса на внешних рынках и падения цен на сырьевые товары.

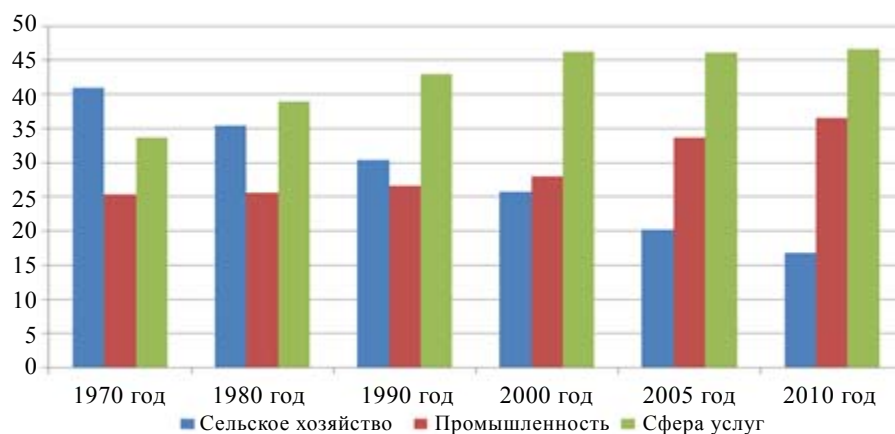
3. В 2010 году приток прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в целом сократился на 12 процентов. Внешний долг в процентах от валового национального дохода сократился с 47 процентов в 2009 году до 43 процентов в 2010 году (см. приложение, таблица 3). Сумма денежных переводов из-за границы возросла с 14,2 млрд. долл. США в 2009 году до 16,4 млрд. долл. США в 2010 году.

4. С 1970 года по 2010 год отраслевая структура ВВП по всей этой группе стран изменилась, поскольку теперь доминирует уже не сельское хозяйство, а сфера услуг и промышленность, доля которых выросла до 44 и 38 процентов, соответственно, как показано на диаграмме I. Хотя доля сельского хозяйства сократилась с 22 процентов до 18 процентов по этой группе стран в целом в период с 1970 по 2010 год, доля сельского хозяйства все еще превышает 30 процентов в 10 развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, которые являются в то же время наименее развитыми странами. Кроме того, следует отметить, что сфера услуг в развивающихся странах, не имеющих выхода к

морю, почти не расширялась после 2000 года, а более глубокий анализ показывает, что рост промышленного производства определяется главным образом горнодобывающей промышленностью, на которую приходится 45 процентов объема промышленного производства. Таким образом, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, все еще очень сильно зависят от сельского хозяйства и горнодобывающей промышленности, вследствие чего они уязвимы в условиях колебаний цен на сырьевые товары, климатических изменений и других потрясений. Очень важно, чтобы они изменили структуру своей экономики, стимулируя развитие конкурентоспособных отраслей, которые производят товары с высокой добавленной стоимостью, с тем чтобы добиться более устойчивого экономического роста.

Диаграмма I

Отраслевая структура валового внутреннего продукта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в период с 1970 года по 2010 год (В процентах)



Источник: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), 2010 год.

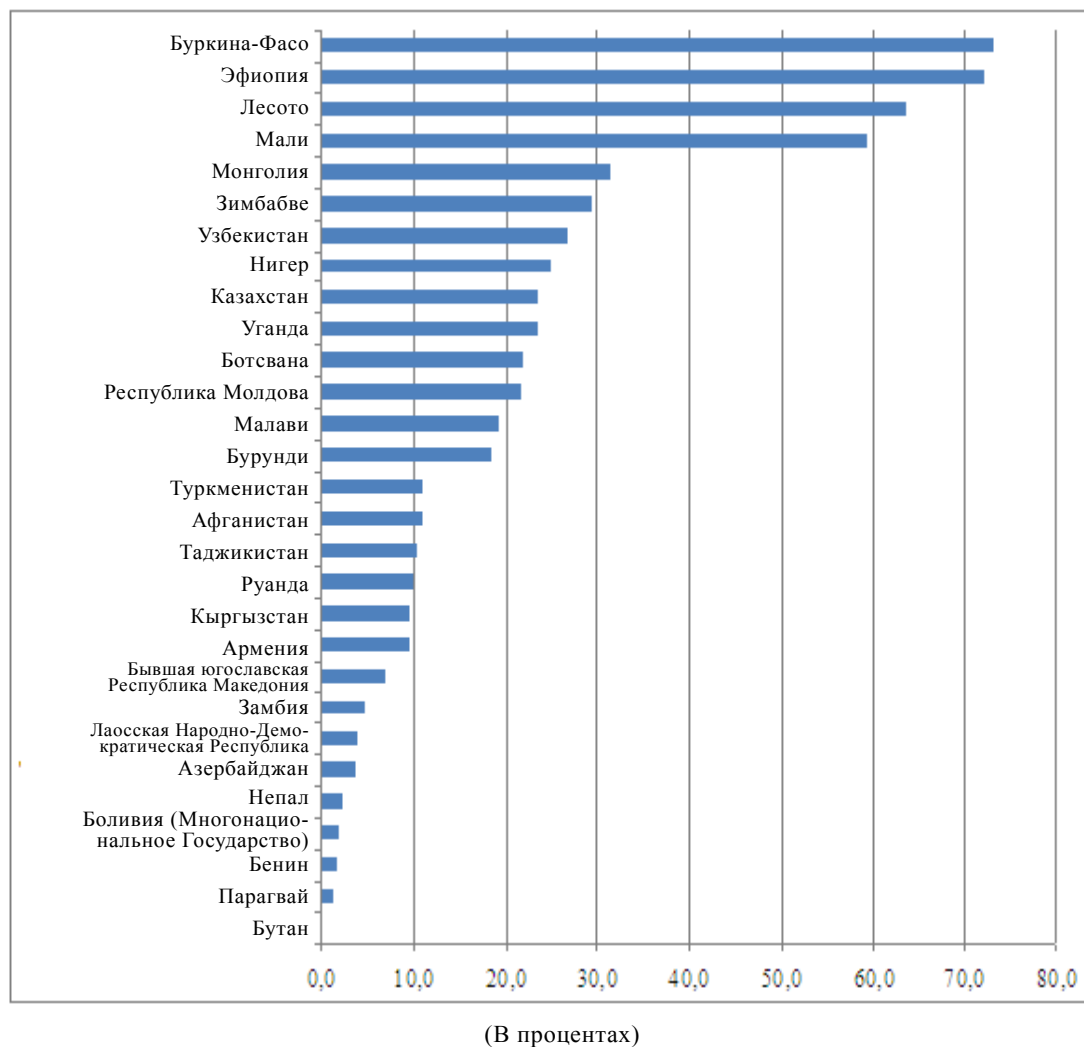
5. Что же касается социальных вопросов, то развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, добились определенного прогресса в период с 2005 по 2011 год, о чем говорит индекс развития человеческого потенциала (см. приложение, таблица 8). Однако 15 из этих стран все еще находятся в самой нижней части таблицы, показывающей индекс развития человеческого потенциала. В 2010 году средний ВВП на душу населения в этих странах составлял 2322 долл. США, что означает прирост на 5 процентов по сравнению с 2009 годом. Средний ВВП на душу населения в странах этой категории высокий, однако он ниже 1000 долл. США в 20 из этих стран, причем в 5 из этих стран ВВП на душу населения ниже 300 долл. США. Это говорит о том, что в этих странах имеются очень ограниченные внутренние ресурсы для целей инвестирования в социальную сферу, и это также частично объясняет, почему в некоторых из этих стран индекс развития человеческого потенциала низкий.

6. Кроме того, неравномерное распределение доходов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, подрывает усилия по уменьшению нищеты и по достижению целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия. По данным Всемирного банка, с 2000 года по 2010 год в 60 процентах из этих стран более 45 процентов доходов домашних хозяйств получали самые обеспеченные 20 процентов населения. Такое неравномерное распределение доходов в сочетании с наличием слабых систем социального обеспечения приводит к тому, что люди имеют совершенно разные возможности получения социальных услуг, таких как медицинские услуги и образование. Для уменьшения такого неравенства важно, чтобы страны проводили политику в интересах неимущих, т.е. политику, при которой экономическое развитие приносило бы блага всем слоям населения.

7. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, добились определенных успехов по ряду показателей: общее число зачисленных в начальную школу; гендерное равенство в сфере начального образования; участие женщин в принятии решений; борьба с распространением ВИЧ/СПИДа. Однако в этих странах по-прежнему относительно высока процентная доля населения, живущего в крайней нищете. В половине из этих стран более 20 процентов населения живет менее чем на 1,25 долл. США на человека в день. Незначителен также прогресс в деле борьбы с голодом, сокращения детской и материнской смертности и расширения доступа к системам канализации.

8. На положение в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, огромное влияние оказывают климатические изменения, обезлесение, деградация почв и опустынивание. В этих странах высока доля населения, проживающего в районах с деградировавшим ландшафтом (см. диаграмму II ниже). Из 29 стран всего мира, в которых 20 процентов или более значительная доля населения проживает на территории с деградировавшими почвами, 13 являются развивающимися странами, не имеющими выхода к морю. Интенсивное обезлесение также серьезно затрудняет устойчивое развитие в этих странах (см. приложение, таблица 8). По данным Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), 40 процентов этих стран входит в группу из 41 страны, в которой в 2008 году темпы обезлесения были на уровне или выше 10 процентов. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могут обращаться в Глобальный экологический фонд и Специальный фонд для борьбы с изменением климата, а те из них, которые входят также в группу наименее развитых стран, могут получить средства из Фонда для наименее развитых стран, чтобы решать проблемы, обусловленные изменением климата. Когда приступит к работе недавно учрежденный Зеленый климатический фонд, он также будет источником финансовой помощи для удовлетворения потребностей развития, связанных с экологией. Несмотря на наличие вышеупомянутых источников помощи, следует отметить, что специальный фонд, предназначенный именно для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые сталкиваются с экологическими проблемами развития, сыграл бы очень большую роль в удовлетворении их особых потребностей.

Диаграмма II
Процентная доля населения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, живущего на территории с деградировавшими почвами, по состоянию на 2010 год



9. В целом экономический рост и социальное благосостояние в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, по-прежнему сильно зависят от состояния мировой экономики, в том числе от колебаний цен на сырьевые товары, продолжающейся рецессии в некоторых развитых странах и высоких торговых издержек. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, которые получают помощь от международного сообщества и от соседних стран транзита, должны создать надежные и эффективные транзитные транспортные системы, осуществить глубокую перестройку своей экономики в целях повышения ее конкурентоспособности на мировых рынках, сделать свою экономику более устойчивой в условиях внешних потрясений и добиться стабильного экономического роста, который необходим для содействия инвестициям в социальное развитие и развитие человеческого потенциала.

III. Отрицательные последствия отсутствия выхода к морю

10. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему обладают лишь ограниченными возможностями принимать участие в международной торговле вследствие отсутствия доступа к морю и удаленности от основных рынков, отсутствия адекватных транзитных систем, вследствие сложных таможенных процедур и правил пересечения границы, дорогостоящих банковских операций и высокой стоимости других услуг и операций, и все эти факторы приводят к высокой стоимости торгово-транспортных операций. Как указано в публикации Всемирного банка “Doing Business 2012: Doing Business in a More Transparent World” («Бизнес в 2012 году: бизнес в более транспарентном мире»), средняя стоимость экспорта и импорта одного контейнера для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляет 2600 долл. США и 3300 долл. США, соответственно, тогда как развивающиеся страны транзита несут лишь половину этих расходов.

11. Для того чтобы показать, в какой степени развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, страдают от высокой стоимости торгово-транспортных операций по сравнению с развивающимися странами транзита, Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам использовала гравиметрическую модель в целях разработки и исчисления двух показателей, раскрывающих последствия отсутствия выхода к морю для объема торговли и транспортных издержек. Модель, показывающая объем торговли, дала возможность провести расчеты по группе из 150 стран, включая все развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и прибрежные страны, за период в 30 лет — с 1980 по 2010 год. В качестве переменных величин в этой модели были взяты: расстояние до ближайшего порта; участие данной страны в том или ином региональном торговом соглашении или валютном союзе; качество инфраструктуры в данной стране; индекс содействия торговле. Расчетные коэффициенты для этой модели были использованы при подсчете прогнозируемого объема торговых потоков по каждой развивающейся стране, не имеющей выхода к морю, по ее торговым партнерам и по одной репрезентативной прибрежной стране. Показатель последствий отсутствия выхода к морю для объема торговли рассчитывался по каждой стране в виде прогнозируемого объема торговых потоков в процентах от объема торговли репрезентативной прибрежной страны. Полученные данные показывают, что у стран данной категории средний объем торговли был меньше, чем у репрезентативной прибрежной страны. Как показано в таблице 1 ниже, в 2004 году объем экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составлял чуть более половины объема торговли репрезентативной прибрежной страны. С течением времени объем торговли стран данной категории увеличивался лишь незначительно.

12. Последствия отсутствия выхода к морю для объема торговли различаются среди стран, входящих в эту группу, а такие страны, как Афганистан, Мали и Нигер, в состоянии дать лишь 33 процента или меньше от объема торговли прибрежных стран. Ни у одной из стран этой категории объем торговли не превышает объем торговли репрезентативной прибрежной страны. Таким образом,

отрицательные последствия отсутствия выхода к морю для условий торговли велики. Это говорит о необходимости дальнейших мер по удовлетворению особых потребностей данных стран путем развития инфраструктуры, облегчения условий торговли и улучшения транзитных коридоров.

Таблица 1

Отрицательные последствия отсутствия выхода к морю: объем торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в процентах от объема торговли репрезентативных прибрежных стран

	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год
Средний объем торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю	57	59	59	58	60	61	61
Объем торговли самых ущемленных развивающихся стран, не имеющих выхода к морю							
Мали	31	32	33	33	34	33	33
Нигер	29	33	33	32	33	30	31

Источник: расчеты сделаны Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам.

13. Такая же процедура была использована при расчете последствий прогнозируемых транспортных издержек для объема торговли и при расчете показателя, который сопоставлял бы транспортные издержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с такими же издержками репрезентативных прибрежных стран. Этот показатель был нормирован, чтобы легче было толковать полученные данные. Он говорит о том, что в 2004 году в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, транспортные издержки были на 42 процента выше, чем в репрезентативных прибрежных странах. Со временем в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, транспортные издержки росли, и в 2010 году они платили уже на 45 процентов больше, чем страны транзита (см. таблицу 2 ниже). Полученные данные показывают также, что африканские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, имеют значительно более высокие транспортные издержки, чем такие же страны в других регионах (см. приложение, таблица 5).

Таблица 2

Отрицательные последствия отсутствия выхода к морю: дополнительные транспортные издержки, которые несут развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в сравнении с издержками репрезентативных прибрежных стран

(В процентах)

	2004 год	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год
Средний показатель по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю	42	43	44	43	44	45	45

Источник: расчеты сделаны Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам.

14. Сделанный выше анализ говорит о том, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, несут гораздо более высокие торговые издержки, чем прибрежные страны, а это в огромной степени сдерживает развитие их торгового потенциала (см. пункты 39–48 ниже).

IV. Ход выполнения первоочередных задач, поставленных в Алматинской программе действий

A. Основные вопросы политики транзита

15. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита принимают определенные меры по ратификации международных конвенций и соглашений о транзитном транспорте и таможене. Однако продвижение в этом деле пока незначительное. В 2011 году Таджикистан присоединился к Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года, в результате чего в настоящее время уже 10 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, являются участниками Конвенции. Руанда присоединилась к Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, в результате чего в настоящее время уже 11 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, являются участниками Конвенции. Когда развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, а также развивающиеся страны транзита становятся участниками соответствующих конвенций и эффективно осуществляют их, то развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, обычно выигрывают от этого, как было, например, с теми странами Центральной Азии и Евразийского региона, которые стали участниками Таможенной конвенции о международной транзитной перевозке грузов с применением книжки МДП. После этого число книжек МДП, которое используется в данном регионе, возросло с 63 300 в 2002 году до 177 500 в 2011 году, благодаря чему транспортные перевозки в этом регионе значительно улучшились.

16. Необходимо добиться более широкого информирования о последствиях присоединения к международным конвенциям и более глубокого понимания этих последствий для того, чтобы можно было ускорить процесс присоеди-

ния к ним благодаря соответствующей подготовке политиков и управленцев, участвующих в согласовании и выполнении положений международных документов. Широкая пропаганда конвенций и других региональных соглашений на национальном уровне также имеет большое значение, поскольку благодаря этому они будут учитываться при составлении национальных планов и при выделении бюджетных ассигнований.

17. Региональные экономические сообщества продолжают играть важную роль на региональном и субрегиональном уровнях, так как они содействуют сотрудничеству в области транзитных перевозок между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и соседними странами транзита. В числе мер, которые обычно принимаются в этой связи, можно назвать следующие: пограничные посты, требующие лишь одной остановки; введение процедур обработки документов по системе одного окна; унифицированные тарифы за транзитный проезд и унифицированные таможенные декларации для транзитных перевозок; унифицированные лимиты для загрузки на одну ось; системы страхования автомобилей третьей стороной; ликвидация контрольно-пропускных пунктов на дорогах; создание систем электронного мониторинга для отслеживания движения грузовиков со спутника, благодаря чему устраняются все неудобства, связанные с необходимостью физического сопровождения и с задержками; более широкое применение электронных систем для таможенной очистки при пересечении границы.

18. Шанхайская организация сотрудничества подготовила текст соглашения о содействии международным автоперевозкам в Азии. Государства — члены Организации достигли консенсуса на совещании, которое проводилось в марте 2012 года в Пекине с целью согласования проекта приложений к этому соглашению. В соответствии с данными приложениями, которые теперь уже согласованы, Китай и Российская Федерация предоставят новые выходы по автомобильным дорогам к морю Казахстану, Кыргызстану, Таджикистану и Узбекистану. Таможенный союз между Белоруссией, Казахстаном и Российской Федерацией приступил к работе по сближению технических регламентов этих стран.

19. При поддержке со стороны Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) в Азиатском регионе принимаются меры по разработке межправительственного соглашения о «сухих портах».

20. В Африке был достигнут прогресс в согласовании политики, положений и программ, касающихся транспорта, о чем свидетельствуют Африканская хартия морского транспорта, которая была принята на встрече Африканского союза на высшем уровне в 2010 году, Общая политика африканских стран в области гражданской авиации и Африканский план действий по проведению Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011–2020 годы, которые были одобрены на Конференции 2011 года министров транспорта африканских стран, а также межправительственное соглашение о согласовании норм и стандартов для сети дорог, образующих Трансафриканское шоссе, которое сейчас проектируется.

21. Региональные экономические сообщества в настоящее время принимают все более активные меры по сближению и согласованию политики и программ. Например, трехстороннее соглашение, заключенное в 2009 году между Восточноафриканским сообществом, Общим рынком Восточной и Южной Африки

и Сообществом по вопросам развития стран юга Африки, направлено на создание зоны свободной торговли между этими тремя региональными экономическими сообществами. В Западной Африке налаживаются все более тесные отношения между Экономическим сообществом западноафриканских государств (ЭКОВАС) и Западноафриканским экономическим и валютным союзом, в результате чего была принята общая программа действий по целому ряду направлений, включая либерализацию торговли и согласование макроэкономической политики. Экономическое сообщество центральноафриканских государств и Центральноафриканское экономическое и валютное сообщество принимают все более энергичные меры по согласованию своей политики и своих программ. Эти усилия, касающиеся в первую очередь транспорта, связи и таможен, будут содействовать транзитным перевозкам и транспортно-торговым операциям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

22. В Южной Америке региональная интеграция получила дальнейшее развитие благодаря созданию Южноамериканского союза наций — межправительственной организации, которая объединяет региональные союзы, включая Южноамериканский общий рынок (МЕРКОСУР) и Андское сообщество наций. Учредительный договор Южноамериканского союза наций вступил в силу 11 марта 2011 года и создает возможности для более тесного согласования политики в отношении развития инфраструктуры и транзитных перевозок.

23. Страны принимали также меры на национальном уровне в целях укрепления существующих и создания новых механизмов для координации работы по национальному содействию транзитным перевозкам. Например, в Западной Африке и Центральной Африке несколько стран создали национальные комитеты содействия, которые включают представителей как государственного, так и частного сектора. Говоря о Европе и Азии, следует отметить, что Азербайджан, Армения, Кыргызстан, Монголия, Непал и Таджикистан создали национальные органы содействия торговле и перевозкам, а в Казахстане был создан национальный комитет по транзитным перевозкам. Эти комитеты способствовали эффективной координации деятельности соответствующих ведомств, которые занимаются вопросами содействия международной торговле и международным перевозкам.

В. Развитие и поддержание инфраструктуры

24. В Алматинской программе действий подчеркивается большое значение инвестиций в физическую инфраструктуру транспорта и связи для создания эффективных систем транзитных перевозок. В Азии удалось добиться больших успехов в строительстве и реконструкции как Трансазиатского шоссе, так и Трансазиатской железной дороги. С 2006 по 2010 год около 3350 км Трансазиатского шоссе, которое проходит по территории развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, было реконструировано, благодаря чему эти участки, которые ранее относились к классу III (т.е. были ниже минимального стандарта), были переведены в класс I или II. Однако еще 11 500 км Трансазиатского шоссе необходимо реконструировать для того, чтобы эти участки соответствовали минимальным стандартам.

25. В связи с вопросом о Трансазиатской железной дороге следует отметить, что был достигнут значительный прогресс в проектировании и строительстве

недостающих участков, в прокладке второго пути, в изменении ширины колеи и в установке современных систем сигнализации. Однако до сих пор нет соединяющих веток протяженностью 10 500 км (9 процентов всей сети), которые еще предстоит проложить, чтобы завершить создание Трансазиатской железной дороги. Обеспечение транснациональной совместимости тоже остается нерешенной задачей. В одном исследовании ЭСКАТО 2009 года, посвященном потребностям развития и первоочередным задачам, связанным с созданием Трансазиатской железной дороги, были приведены расчеты, согласно которым необходимо инвестировать 24 млрд. долл. США для прокладки 8200 км недостающих участков железной дороги. С тех пор протяженность этих отрезков пути только выросла вследствие того, что к ним добавили 2500 км дорог, которые планируется построить в Монголии.

26. Программа развития инфраструктуры в Африке включает осуществление первоочередных инфраструктурных проектов в таких областях, как энергетика, транспорт, трансграничные перевозки водным транспортом и информационно-коммуникационные технологии; проекты в этих областях могут осуществляться в рамках плана первоочередных мер на 2012–2020 годы, среднесрочного плана и долгосрочного плана. Согласно имеющимся оценкам, проекты, предусмотренные в плане первоочередных мер, оцениваются в сумму 67,9 млрд. долл. США, включая проекты по созданию транспортной инфраструктуры, на которые потребуется около 24,4 млрд. долл. США. Программа развития инфраструктуры в Африке была принята главами государств и правительств африканских стран в январе 2012 года.

27. В настоящее время региональные экономические сообщества и отдельные страны Африки осуществляют крупные проекты по реконструкции Трансафриканского шоссе. В качестве примеров этой работы можно привести ремонт 220 км автострады Танзам в Объединенной Республике Танзании, строительство моста через реку Южная Рукуру в Малави и строительство дороги, соединяющей Аддис-Абебу, Найроби и Момбасу (Кения). Плотность всей железнодорожной сети в Африке протяженностью 74 775 км очень низкая, и она находится главным образом в северной и южной частях Африки. Некоторые проекты железнодорожного строительства стали активно осуществляться, особенно в субрегионе ЭКОВАС.

28. В рамках инициативы по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке принимались меры по координации развития транспортной, энергетической и телекоммуникационной инфраструктуры в этом регионе. Согласно выпущенному в 2012 году докладу Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) и Южноамериканского союза наций, озаглавленному «Инфраструктура для региональной интеграции», вышеупомянутая инициатива предусматривает осуществление 524 проектов, на которые необходимо инвестировать 96,11 млрд. долл. США. К середине 2011 года были приняты конкретные меры по реализации 74 процентов из этих проектов, включая 10 процентов, которые уже полностью завершены, 34 процента, которые находятся в стадии исполнения, и 30 процентов, которые были в стадии планирования.

29. Удалось добиться определенного прогресса и в строительстве «сухих портов»: в Азии — Монголия намерена построить четыре «сухих порта», Непал уже имеет четыре «сухих порта», и планы по строительству «сухих портов»

есть у Казахстана и Узбекистана; в Африке — в 2010 году один «сухой порт» был принят в эксплуатацию в Буркина-Фасо, два «сухих порта» в настоящее время строятся в Эфиопии, один уже создан в Уганде, и Намибия готовит на территории Уолфиш-Бея место для строительства «сухого порта», который будет обслуживать Ботсвану, Замбию и Зимбабве; в Южной Америке — один «сухой порт» построен в Парагвае.

30. Говоря о морском транспорте, следует отметить, что достигнуты определенные успехи в улучшении инфраструктуры и работе некоторых портов в Африке. Развитие портового хозяйства в Латинской Америке в период с 2002 по 2010 год привело к тому, что объем работы в портах вырос на 14 процентов на Западном побережье и на 10 процентов — на Восточном побережье.

31. Информационно-коммуникационные технологии и энергетическая инфраструктура абсолютно необходимы для того, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в полной мере интегрировались в мировой рынок. Страны этой категории добились больших успехов в развитии телекоммуникационной инфраструктуры, особенно сети сотовой связи и Интернета. С 2009 по 2010 год в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, число людей, пользующихся сотовыми телефонами и Интернетом, выросло на 25 и 26 процентов, соответственно (см. приложение, таблица 6). Это стало возможным благодаря либерализации в телекоммуникационной отрасли, позволившей увеличить объем частных инвестиций.

32. Надежное энергоснабжение абсолютно необходимо для увеличения промышленного производства в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, для укрепления внутренних и международных связей между хозяйствующими субъектами и для сокращения продолжительности транзитных перевозок. Некоторые из этих стран являются производителями и экспортерами энергии, однако большинство из них — нетто-импортеры энергии. В связи с ростом цен на энергию еще больше возросла необходимость решения проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые импортируют энергию. Для того чтобы уменьшить трудности, вызванные энергетическим кризисом, необходимы крупные инвестиции в разработку новых технологий и в инфраструктуру, которая требуется для производства и распределения энергии, а также в соответствующую инфраструктуру транзита. Согласно сделанным оценкам, для осуществления проектов по созданию региональной энергетической инфраструктуры в рамках инициативы по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке нужно инвестировать 41 млрд. долл. США. Стоимость проектов энергетической инфраструктуры, которые должны быть осуществлены с 2012 по 2020 год в рамках Программы развития инфраструктуры в Африке, оценивается в 40 млрд. долл. США.

33. Мобилизация необходимых ресурсов для осуществления инвестиций в развитие инфраструктуры остается сложной задачей. Крупными источниками ресурсов являются национальные бюджеты, региональная и международная помощь в целях развития, а также партнерства между государственным и частным секторами. Однако ассигнования из национальных бюджетов на развитие и поддержание инфраструктуры сокращаются. В Южной Америке за последние три десятилетия государственные инвестиции в инфраструктуру сократились с 3,1 процента ВВП в 1980–1985 годах до 0,8 процента в 2007–2008 годах.

34. Создание дорожных фондов представляется эффективным способом сбора финансовых средств на поддержание дорожного полотна. В Африке 27 стран создали дорожные фонды, а в Азии такие фонды были созданы в Лаосской Народно-Демократической Республике и Непале. В Европе такие дорожные фонды есть в Республике Молдова и в бывшей югославской Республике Македония. Основными источниками поступления средств в такие фонды являются сборы с расходующихся материалов (главным образом топливо), сборы за проезд, ежегодные сборы за лицензирование автомобилей, дополнительные сборы с тяжелых автотранспортных средств и штрафы за перегрузку.

35. Частный сектор внес свой вклад в развитие инфраструктуры. Он принял особенно активное участие в развитии сети сотовой связи, и развивающиеся страны, не имеющие выходы к морю, добились большого прогресса в этой области. Опыт развития транспорта в Азиатском регионе говорит о том, что общая сумма инвестиций в государственно-частные проекты по развитию транспорта выросла с 13,7 млрд. долл. США в 1900–1994 годах до 58,7 млрд. долл. США в 2005–2009 годах. В Южной Америке за последние три десятилетия объем частных инвестиций в развитие инфраструктуры вырос с 0,9 процента ВВП в 1980–1985 годах до 1,5 процента в 2007–2008 годах. В Африке в 2010 году частный сектор направил на развитие инфраструктуры около 14 млрд. долл. США.

36. Частные инвестиции могут сыграть значительную роль в развитии инфраструктуры, однако существуют и крупные препятствия на пути повышения роли частных инвестиций, и в их числе можно назвать следующие: отсутствие соответствующих законов и положений; отсутствие навыков управления процессом государственно-частного партнерства в течение всего цикла проекта; факторы, мешающие получению всех экономических выгод от осуществления проектов. Важно, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, рассмотрели вопрос о привлечении частных инвестиций на развитие инфраструктуры путем принятия административных, законодательных и регламентирующих мер, которые создавали бы благоприятные условия.

37. Региональные банки в Азии, Южной Америке и Африке содействовали осуществлению некоторых региональных инфраструктурных проектов. По данным ЭСКАТО, Азиатский банк развития (АБР) к концу 2011 года профинансировал примерно 21 процент расходов на строительство Трансазиатского шоссе и 8 процентов расходов на строительство Трансазиатской железной дороги. Африканский банк развития (АФБР), действуя в сотрудничестве с Африканским союзом, занимается мобилизацией ресурсов для Программы развития инфраструктуры в Африке. Межамериканский банк развития, Всемирный банк и Центральноамериканский банк экономической интеграции поддерживают инициативу по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке.

38. Поиск инновационных источников финансирования также имеет большое значение для успешной мобилизации ресурсов на развитие инфраструктуры. Страны и региональные экономические сообщества могут изучить возможность выпуска облигаций на развитие инфраструктуры, когда это целесообразно. Сообщество по вопросам развития стран юга Африки, Общий рынок Восточной и Южной Африки и Восточноафриканское сообщество, по данным

Экономической комиссии для Африки (ЭКА), в настоящее время рассматривают вопрос о выпуске в 2012 году региональных облигаций на развитие инфраструктуры. На протяжении нескольких десятилетий ЭКОВАС взимает сбор в 0,25 процента за членство в этой организации, и это является постоянным источником доходов, которые направляются в общий фонд и могут быть использованы для поддержки развития инфраструктуры.

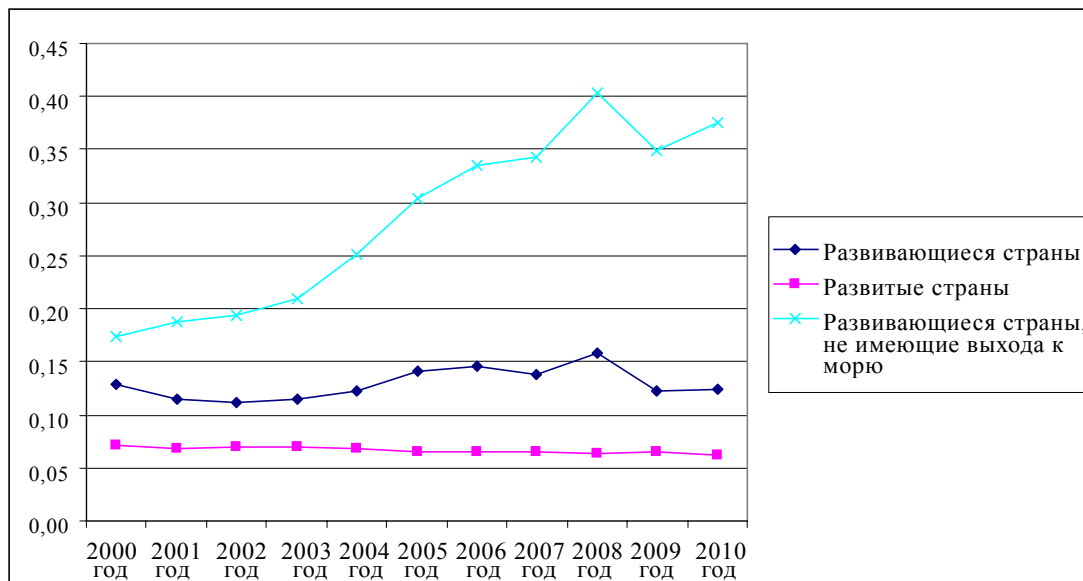
С. Международная торговля и упрощение условий торговли

39. После резкого падения в 2009 году глобальный товарооборот заметно увеличился в 2010 году, достигнув 14-процентного роста в годовом исчислении. Как объем торговли, так и объем производства росли более высокими темпами в развивающихся странах по сравнению с развитыми. Более высокие цены на сырьевые товары, особенно на металлы, энергоресурсы и сельскохозяйственное сырье, были основными двигателями роста в 2010 году. Несмотря на оживление торговли негативные последствия финансового кризиса и глобальный экономический спад, весьма вероятно, будут и дальше давать о себе знать.

40. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, после резкого спада в 2009 году смогли нарастить темпы экспорта и в некоторой степени компенсировать потери в 2010 году. Общий стоимостной объем их экспорта товаров достиг 158 млрд. долл. США, или на 29 процентов превысил уровень предыдущего года (см. приложение, таблица 4). Это позволило увеличить их долю в мировой торговле товарами до уровня, впервые превысившего 1 процент. Самый большой рост в 31 развивающейся стране, не имеющей выхода к морю, наблюдался в секторе экспорта нефти и минерального сырья. Вместе с тем совокупная стоимость экспорта только из Азербайджана и Казахстана составила более половины экспорта из всех стран этой категории, что является еще одним доказательством дальнейшего снижения их удельного веса в мировой экономике.

41. Несмотря на рост экспорта из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, высокие транспортные и транзитные расходы помешали им реализовать свой торговый потенциал, что подтверждается результатами анализа, изложенными в разделе III выше. Структура экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, помимо географических факторов, негативно сказывающихся на их положении, — еще один фактор, детерминирующий степень эффективности их торговли. Основной статьей экспорта такого рода стран, как правило, является сельскохозяйственное и минеральное сырье. Как показано на диаграмме III ниже, коэффициенты концентрации экспорта развивающихся стран с 2000 года оставались относительно неизменными при резком росте этих параметров в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, главным образом благодаря повышению мирового спроса на полезные ископаемые и топливо.

Диаграмма III
Коэффициенты концентрации экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и других групп стран, 2000–2010 годы (индекс Херфиндаля-Хиршманна)



Источник: база данных ЮНКТАД, 2012 год.

42. Отсутствие производственной базы и недостаточная диверсификация экспорта являются общими характеристиками группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Ввиду наблюдающейся сегодня в мире высокой конъюнктурной волатильности необходима политика диверсификации экспорта, которая позволила бы уменьшить подверженность этих стран риску торговых потрясений и потери доходов от экспорта. Более того, принятие целенаправленных мер регулирования, способствующих изменению структуры экспорта в сторону повышения доли услуг и продуктов с низкой массой и высокой прибавочной стоимостью позволило бы уменьшить дополнительные операционные издержки развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые они вынуждены нести в международной торговле вследствие влияния таких факторов, как удаленность рынков и транзитные барьеры.

43. В условиях сегодняшней глобальной торговой конъюнктуры, когда производственно-сбытовые цепочки органично переплетаются в странах и регионах, отсутствие эффективной и адекватной транспортной, логистической и торговой инфраструктуры и системы услуг может серьезно подорвать способность той или иной страны отстаивать свои позиции в конкурентной борьбе на мировых рынках. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в частности, вынуждены преодолевать значительные трудности в решении вопросов содействия развитию торговли, которые — и это признается многими — являются непременным условием для ведения торговли и роста. По данным доклада Всемирного банка, озаглавленного «Связать, чтобы конкурировать, 2012 год: торговая логистика в мировой экономике», эти трудности являются причиной низкого рейтинга стран в индексе качества логистики в 2012 году. Страны с самым

низким индексом качества логистики в 2012 году относились либо к категории стран, не имеющих выхода к морю, либо к категории постконфликтных наименее развитых стран (см. таблицу 3 ниже). По шкале от одного (худший) до пяти баллов (лучший) низкое значение индекса указывает на низкую эффективность торговли, ненадежность производственно-сбытовых цепочек и непредсказуемость системы оказания услуг местным производителям и экспортерам. Хотя качество и наличие торговой инфраструктуры, особенно автомобильных и железных дорог, по-прежнему являются факторами, влияющими на состояние торговли, как никогда важными становятся оптимизация системы обустройства границ и координация работы служб таможенного и пограничного контроля.

Таблица 3

Регионы с низкими показателями индекса качества логистики у развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

<i>Исходные данные</i>	<i>Страны Африки к югу от Сахары</i>		<i>Страны Южной Азии</i>		<i>Страны Центральной Азии</i>
	<i>Страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Транзитные страны</i>	<i>Страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Транзитные страны</i>	<i>Страны, не имеющие выхода к морю</i>
Общий показатель индекса качества логистики	2,46		2,58		2,50
Средний показатель индекса качества логистики	2,43	2,59	2,36	2,70	2,50
Отдельные компоненты индекса качества логистики					
Уровень развития логистики	2,37	2,53	2,31	2,66	2,45
Инфраструктура	2,27	2,44	2,21	2,50	2,33
Таможенные процедуры и торговые операции	2,26	2,39	2,20	2,48	2,32
Международные перевозки	2,46	2,60	2,38	2,74	2,54
Соблюдение установленных сроков	2,79	2,97	2,71	3,09	2,85

Источник: Всемирный банк, 2012 год.

44. На глобальном уровне развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, ведут переговоры об упрощении условий торговли во Всемирной торговой организации (ВТО), особенно в части совершенствования некоторых аспектов статьи V о свободе транзита; статьи VIII о сборах и формальностях, связанных с импортом и экспортом; и статьи X о публикации и применении положений о торговле Генерального соглашения по тарифам и торговле 1994 года и особом и дифференцированном режиме. Переговоры об упрощении условий торговли в контексте Дохинского раунда переговоров ВТО, которые зашли в тупик и пока приостановлены, дают уникальную возможность помочь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, добиться снижения операционных издержек, свободы транзита и ускорения движения товаров, выпуска и таможенной очистки товаров и расширения технической помощи и поддержки в деле укрепления потенциала в сфере упрощения условий торговли. Кардинальное значение для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, приобретает скорейшее заключение соглашения по итогам Дохинского раунда переговоров об упрощении условий торговли.

45. Проект сводного документа по упрощению условий торговли, обновленный в октябре 2011 года¹, содержит детальные положения о транзитных ограничениях, сборах, документации и сотрудничестве. Из всех проектов положений формулировки статей 9 bis и 11 особенно актуальны с точки зрения применения фундаментальных принципов политики в области транзита. К тому же, в первом и во втором случаях, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует добиваться принятия более смелых формулировок. Например, правила в проекте статьи 11 о свободе транзита, если они будут приняты в их смелой формулировке, позволят укрепить принцип свободы транзита, предусмотренный в статье V Генерального соглашения по тарифам и торговле. Правила позволят также укрепить принцип недискриминации применительно к перевозимым товарам в части сборов, транспортных мер, регламента и формальностей и гарантировать, что они не будут использоваться в качестве скрытых торговых ограничений. Кроме того, правила позволят гарантировать, что взимаемые сборы будут разумными и исчисленными по фактической стоимости предоставленных услуг и что перевозимые товары не будут облагаться таможенными пошлинами и не будут проверяться на соответствие техническим стандартам.

46. Возможность в полной мере пользоваться выгодами от принятия в перспективе соглашения об упрощении условий торговли существенно повышает привлекательность многочисленных вероятных преимуществ, которые развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могут получить в случае вступления в ВТО. Между тем треть таких стран еще не стала членом ВТО. В качестве положительного момента следует отметить ускорение переговоров о вступлении в ВТО Лаосской Народно-Демократической Республики, которая при благоприятном стечении обстоятельств может сделать это до конца 2012 года.

47. Поскольку выгоды той или иной страны от вступления в ВТО зависят в первую очередь от условий, согласованных в процессе присоединения, адресную техническую помощь следует предоставлять на всех этапах этого процесса, чтобы помочь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, вступить в ВТО на условиях, соответствующих их уровню развития и потребностям. При поддержке международных организаций и доноров следует поощрять коллегиальное взаимодействие между такими странами и членами ВТО с целью обмена опытом и получения консультативной и технической помощи.

48. В целом прилагаемые усилия по совершенствованию транзитной транспортной политики и политики в сфере упрощения условий торговли начали давать некоторые положительные результаты, в частности способствуя сокращению затрат времени на импорт или экспорт. По данным издания "Doing Business 2012", среднее количество документов, которые развивающиеся страны требуют при осуществлении экспорта, сократилось с 11 до 9. Средние затраты времени на урегулирование всех формальностей, связанных с экспортом и импортом, сократились соответственно с 49 до 43 дней и с 58 до 49 дней. Тем не менее при сравнении с транзитными развивающимися странами, где аналогичные средние показатели составляют 23 дня по экспортным операциям и 27 дней по импортным операциям, становится очевидно, что необходимы дальнейшие усилия для оптимизации условий торговли и экономии времени.

¹ Документ Всемирной торговой организации под условным обозначением TN/TF/W/165/Rev.11.

D. Международные меры поддержки

49. Официальная помощь на цели развития (ОПР) от традиционных доноров возросла на 2 процента — с 24,8 млрд. долл. США в 2009 году до 25,3 млрд. долл. США в 2010 году (см. приложение, таблица 2). При этом две страны продолжают получать львиную долю помощи. ОПР остается основным источником внешнего финансирования, составляя 10 процентов или больше от валового национального дохода в 2010 году в 13 развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Продолжающаяся рецессия и суверенный долговой кризис в традиционных странах-донорах, включая введение режима строгой экономии, может ухудшить ситуацию во многих зависящих от помощи развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Важно, чтобы такие страны увеличили мобилизацию внутренних ресурсов и уменьшили чрезмерную зависимость от иностранной финансовой помощи.

50. Помощь по линии ОПР на транспорт, хранение и связь возросла с 1,8 млрд. долл. США в 2009 году до 1,9 млрд. долл. США в 2010 году. Вместе с тем, учитывая потребности в приоритетной области развития и эксплуатации инфраструктуры, указанные в Алматинской программе действий, для преодоления отставания в создании необходимой инфраструктуры понадобятся дополнительные ресурсы.

51. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, традиционно являются малопривлекательными с точки зрения прямых иностранных инвестиций из-за небольшого размера их экономики и неблагоприятного географического положения, а также влияния других факторов, включая неразвитую инфраструктуру, высокие транспортные расходы, неэффективные логистические системы и слабую институциональную базу. На такие страны пришлось только 4 процента от общего объема прямых иностранных инвестиций, поступивших в развивающиеся страны в 2010 году. В этих странах как группе зафиксировано 12-процентное снижение притока прямых иностранных инвестиций — с 26,2 млрд. долл. США в 2009 году до 23 млрд. долл. США в 2010 году (см. приложение, таблица 7). Только в Замбии, Монголии и Нигере уровень прямых иностранных инвестиций значительно возрос в период с 2009 по 2010 год. Географическое распределение прямых иностранных инвестиций по странам остается неравномерным, причем на небольшое число стран, обладающих богатой ресурсной базой, приходится львиная доля совокупного объема прямых иностранных инвестиций, как следует из диаграммы IV ниже.

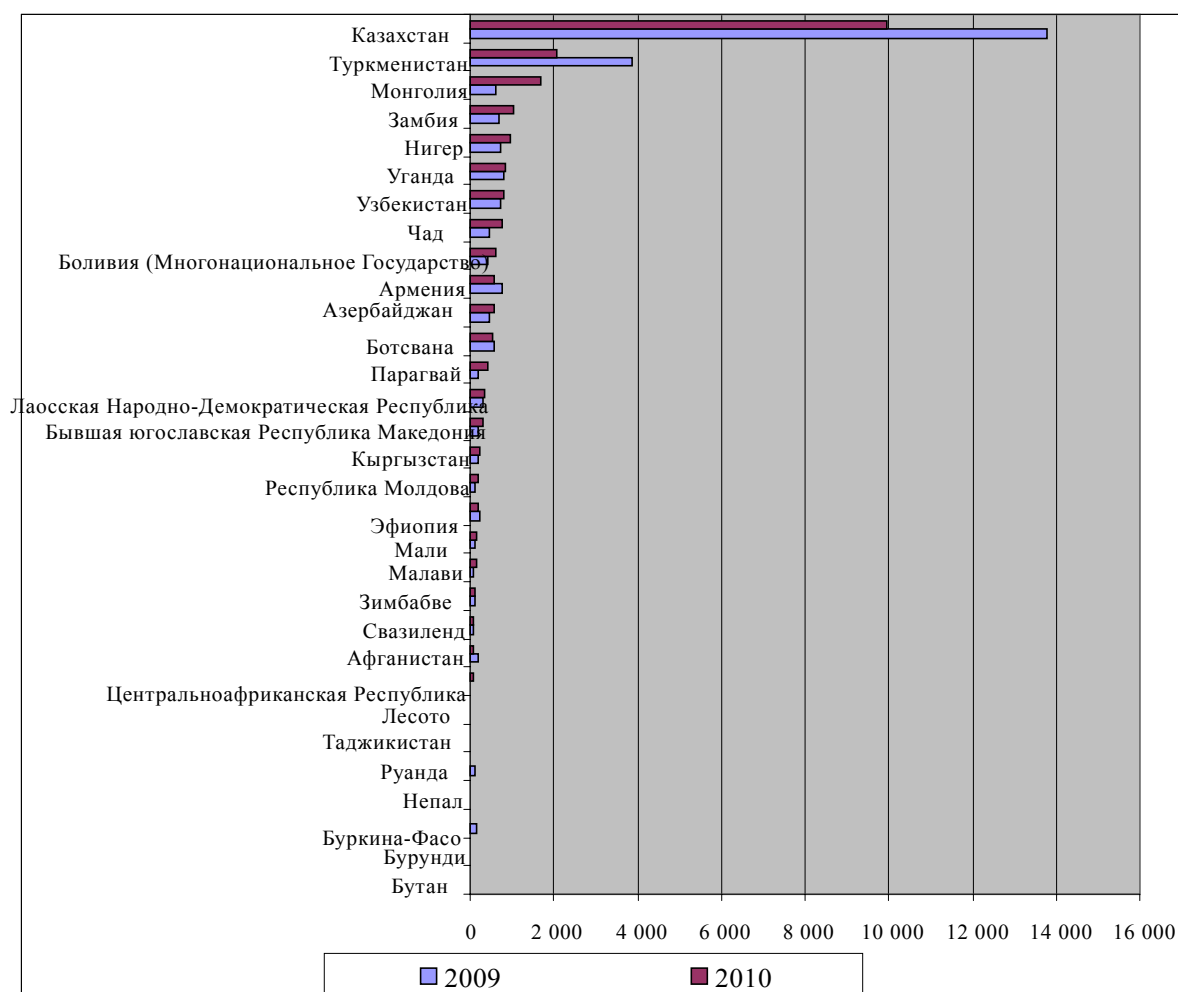
52. Хотя крупнейшие проекты, финансируемые за счет прямых иностранных инвестиций, осуществляются преимущественно в добывающих отраслях, в докладе Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) под названием «Доклад о мировых инвестициях за 2011 год: неакционерные формы международного производства и развитие» указывается, что значительный объем прямых иностранных инвестиций направляется в обрабатывающую промышленность, сферу услуг, включая информационно-коммуникационные технологии, и развитие инфраструктуры. Прямые иностранные инвестиции могут способствовать экономическому росту и развитию благодаря передаче финансовых ресурсов, технологий и инновационного опыта, повышению эффективности методов управления, развитию инфраструктуры, созданию рабочих мест и повышению производительности труда. Важно, чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, проводили политику

ку, направленную на привлечение более крупных и более диверсифицированных прямых иностранных инвестиций.

Диаграмма IV

Приток прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, 2010 год

(В млн. долл. США)



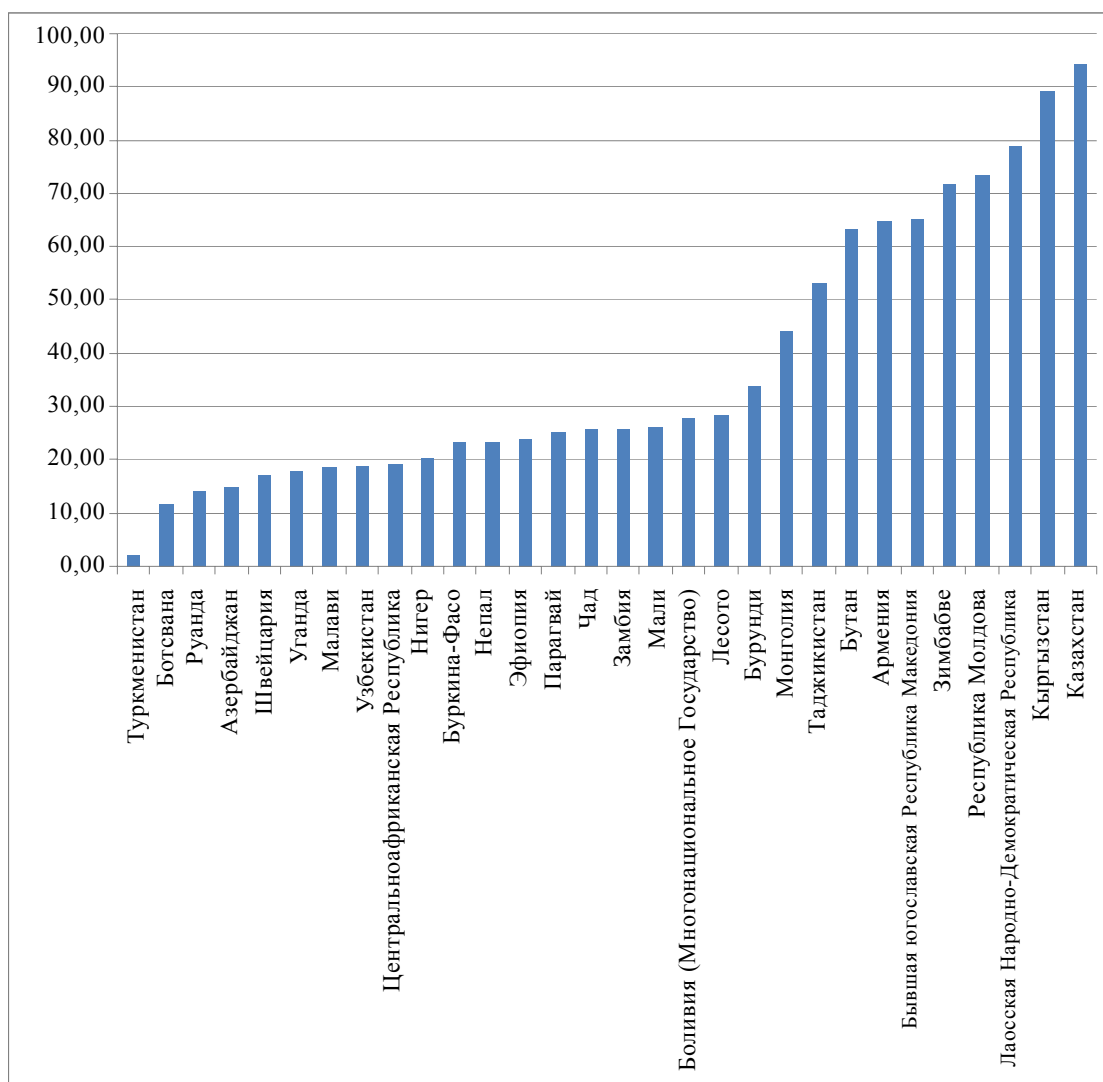
Источник: база данных ЮНКТАД, 2012 год.

53. Размер внешней задолженности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, значительно сократился с 68 процентов от валового национального дохода в 2003 году до 47 процентов в 2009 году. В 2010 году в этой категории стран задолженность сократилась еще на 8 процентов. Общий объем внешней задолженности как доли экспортных поступлений также уменьшался с 2003 года. Это было достигнуто в основном благодаря Инициативе в отношении бедных стран с крупной задолженностью и Многосторонней инициативе об-

легчения долгового бремени, ориентированных на оказание помощи в снижении долговой нагрузки странам, имеющим право на получение такого рода помощи. Вместе с тем важно отметить, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, которые в настоящее время не могут претендовать на помощь в облегчении долгового бремени в рамках этих инициатив, имеют высокую задолженность по отношению к своему валовому национальному доходу, как показано на диаграмме V. Также высоки и коэффициенты обслуживания их задолженности. Важно обеспечить предоставление развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, поддержки в облегчении бремени задолженности в той или иной форме, с тем чтобы предотвратить накопление их задолженности до неприемлемых уровней.

Диаграмма V

Внешняя задолженность развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в процентах от валового национального дохода, 2010 год



Источник: база данных ЮНКТАД, 2012 год.

54. Выплаты развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, по программе помощи в торговле постоянно растут — с 4,7 млрд. долл. США в 2008 году до 6 млрд. долл. США в 2010 году. Самые крупные ассигнования по программе помощи в торговле направлялись на создание производственного потенциала, за которыми следуют ассигнования на развитие инфраструктуры и помощь в создании потенциала по вопросам разработки стратегий торговли и ведения переговоров, нормативно-правового регулирования и адаптационных издержек, связанных с торговлей.

55. Денежные переводы мигрантов также помогают решать некоторые принципиально важные задачи уменьшения масштабов бедности во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Сумма денежных переводов непрерывно росла и увеличилась с 9,1 млрд. долл. США в 2006 году до 16,4 млрд. долл. США в 2010 году.

56. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, все чаще получают внешнюю финансовую помощь по линии сотрудничества Юг-Юг. Транснациональные корпорации из развивающихся стран, в частности Китая, Индии и Южной Африки, были основными источниками прямых иностранных инвестиций в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в 2009 году. Ввиду этого экономическое сотрудничество по линии Юг-Юг в перспективе может стать источником роста прямых иностранных инвестиций и помощи на цели развития для таких стран, который следует шире использовать для мобилизации необходимых ресурсов.

V. Действия, предпринятые системой Организации Объединенных Наций и другими международными и региональными организациями

57. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам продолжала оказывать помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, мобилизуя поддержку международного сообщества и всей системы Организации Объединенных Наций и способствуя повышению уровня осведомленности об их особых нуждах. В 2011 году Канцелярия Высокого представителя в сотрудничестве с ЭКА и Африканским союзом организовала совещание экспертов, на котором был подготовлен первый текст проекта межправительственного соглашения по строительству трансафриканской автомагистрали. В связи с этим на конференции министров транспорта африканских стран, состоявшейся в ноябре 2011 года, была принята декларация, призывающая, среди прочего, к скорейшей разработке и принятию межправительственного соглашения по строительству автомагистрали. Эта инициатива была одобрена в 2012 году на саммите глав государств Африканского союза.

58. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам поддерживает развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в вопросе ратификации многостороннего соглашения о создании международного аналитического центра по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, чтобы как можно скорее ввести его в действие.

59. Региональные комиссии Организации Объединенных Наций, международные, региональные и субрегиональные организации оказывали помощь государствам-членам в реализации Алматинской программы действий в форме, в частности, предоставления профильной поддержки, участия в осуществлении программ укрепления потенциала, консультирования, поддержки мер по развитию транспортной инфраструктуры и пропаганды правовых документов по торговле и упрощению условий торговли.

60. В 2010 году Всемирный банк опубликовал доклад под названием «Модернизация системы обустройства границ». В 2011 году ЭКА в сотрудничестве с Африканским банком развития, ВТО и Организацией экономического сотрудничества и развития издала доклад «Африканский опыт на конкретных примерах: краткий обзор помощи в торговле в контексте Африки», а ЭСКАТО — «Руководящие принципы создания и укрепления национальных координационных механизмов упрощения условий торговли и транспортного сообщения в регионе ЭСКАТО». В феврале 2012 года Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) и Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) опубликовала «Справочник по передовому опыту организации работы в пунктах пересечения границы: упрощение условий торговли и транспортного сообщения».

61. ЭСКАТО, ЕЭК и ЭКА организовали учебные семинары по повышению квалификации в их регионах по вопросам улучшения работы по упрощению условий торговли с помощью использования методов безбумажной торговли и работы по принципу «одного окна».

62. В 2011 году ЭКА организовала первый Африканский торговый форум, на котором были рассмотрены вопросы содействия торговле на континенте, а также провела семинар по международным переговорам и содействию торговле в Восточноафриканском сообществе.

63. В 2011 году ЭСКАТО организовала совещание-диалог высокого уровня азиатско-тихоокеанских стран по вопросам политики выполнения Алматинской программы действий. На этом совещании была принята Улан-Баторская декларация, которая впоследствии была одобрена на шестьдесят седьмой сессии ЭСКАТО. ЭСКАТО оказывала помощь будущим странам-членам в присоединении к Азиатско-тихоокеанскому торговому соглашению. ЭСКАТО в сотрудничестве с АБР оказала содействие семи развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в применении методологии расчета затрат времени/стоимости с учетом расстояния, которая необходима для контроля эффективности движения в транспортных коридорах и пунктах пересечения границы и выявления и ликвидации узких мест вдоль этих коридоров.

64. ЭСКАТО в сотрудничестве с ЮНКТАД и ЭКА приступила к осуществлению проекта счета развития по созданию потенциала в контрольных органах и транспортных организациях с целью повышения эффективности трансграничных перевозок в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

65. ЕЭК занимается вопросами создания потенциала и контроля в целях поощрения и обеспечения надлежащего выполнения Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах на национальном уровне. ЕЭК поддерживала создание транспортной инфраструктуры в контексте проектов строительства Трансъевропейской автомагистрали и

Трансъевропейской железной дороги и вместе с ЭСКАТО прилагала усилия к гармонизации инвестиций в транспорт в контексте проекта Евроазиатского транспортного сообщения.

66. В 2011 году ЭКЛАК изучила логистические расходы и их влияние на торговое и экономическое развитие в Многонациональном Государстве Боливия. ЭКЛАК оказывает также техническую помощь Союзу южноамериканских наций в разработке стратегического плана действий на период 2012–2022 годов.

67. ПРООН продолжает оказывать техническую помощь в области оценки потребностей в помощи торговле в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

68. ЮНКТАД посвятила раздел в своем Докладе о мировых инвестициях за 2011 год анализу последних тенденций в области прямых иностранных инвестиций в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, способствовала включению волнующих эти страны вопросов в итоговый документ тринадцатой сессии ЮНКТАД (ЮНКТАД XIII) и оказала содействие в укреплении потенциала и техническую помощь по вопросам упрощения условий торговли и перевозок.

69. В 2011 и 2012 годах Всемирный банк предоставлял ссуды на финансирование проектов реформы таможенного законодательства в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, проектов создания инфраструктуры и других проектов, имевших целью нейтрализацию воздействия конкретных негативных факторов, обусловленных отсутствием выхода к морю. Сюда относятся проекты поддержки правительства Республики Молдова в его усилиях по модернизации транспортной и логистической базы и проект развития торговли и транзита в Центральноеафриканском экономическом и валютном сообществе, предусматривающий улучшение состояния автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, инвестирование средств на цели развития транспорта и транзита и укрепление институциональной базы и усиление потенциала таможенного и транспортного секторов.

70. Секретариат ВТО в сотрудничестве с другими международными организациями продолжал оказывать техническую помощь членам и наблюдателям ВТО, по их просьбе, в оценке их потребностей и приоритетов в области упрощения условий торговли. ВТО продолжает поддерживать меры по мобилизации финансовых средств на помощь в торговле, обращать внимание на потребности своих членов и наблюдателей и пропагандировать примеры успешной практики.

71. В 2011 году Центр по международной торговле (ЦМТ) провел на национальном уровне корпоративные обследования опыта работы в условиях применения нетарифных мер ограничения торговли в Казахстане, Малави, Парагвае и Руанде и подготовил окончательный доклад о таких мерах в Буркина-Фасо. ЦМТ сотрудничает с другими учреждениями в сборе информации об официальных регламентирующих актах и обменивается с ними данными о новом переработанном пособии ЦМТ по карте доступа на рынки, которое содержит информацию о тарифных и нетарифных мерах. ЦМТ также осуществляла программы укрепления потенциала в области методики использования информации о торговле и доступе на рынки для изучения и анализа возможностей экспорта и оценки национальных показателей торговли.

72. Всемирная таможенная организация продолжала оказывать техническую помощь в ознакомлении со способами применения мер упрощения условий торговли с использованием практики разработки инструментов содействия торговле и мер по укреплению потенциала. В 2011 году она организовала семинары и миссии по укреплению потенциала с целью усовершенствования таможенных процедур и содействия торговле для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в Африке, Азии и Европе.

73. В 2011 году ОБСЕ в сотрудничестве со своими партнерами провела ряд мероприятий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в Центральной Азии, включая субрегиональные семинары по Рамочным стандартам безопасности и облегчения мировой торговли (БОМТ) и управлению рисками в таможенном деле. Она также провела совещание за круглым столом по вопросам безопасности на внутреннем транспорте.

74. Международный союз автомобильного транспорта продолжал оказывать помощь евразийским развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в присоединении к торговым и транспортным конвенциям и соглашениям. Союз организовал международную конференцию по вопросу о развитии международного дорожного транспорта и упрощении процедур пересечения границы, которая состоялась в Тбилиси в 2011 году, и международную конференцию по вопросу о развитии транспорта и транзита в Центральной Азии и Каспийском регионе, состоявшуюся в Ашхабаде в 2012 году. Союз вводит в действие современные электронные приложения к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) и в сотрудничестве со Всемирной таможенной организацией выпустила учебное пособие по программе подготовки по МДП на различных языках для сотрудников таможенной службы.

75. Секретариат Сообщества по вопросам развития стран юга Африки продолжал оказывать содействие в создании транспортных коридоров и упрощении условий торговли своим странам-членам. Он помогал разрабатывать правовые акты о совместном управлении транспортными коридорами, создал организационный механизм совместного и скоординированного управления транспортными коридорами с использованием кластерной концепции транспортного коридора и оказал содействие в развитии критически значимой инфраструктуры транспортных коридоров и логистики.

76. Организация экономического сотрудничества оказала содействие в строительстве железных дорог и сети дорожного транспорта, включая железную дорогу, связывающую Иран (Исламскую Республику), Казахстан, и Туркменистан, дорожно-транспортный коридор, связывающий Афганистан, Иран (Исламскую Республику), Кыргызстан и Таджикистан, и в сотрудничестве с Международным союзом автомобильного транспорта приступила к осуществлению проекта регулярного контроля за грузовым транспортом в качестве вклада в усилия по развитию и упрощению условий международного автотранспортного сообщения и торговли в странах-членах организации.

VI. Подготовка к десятилетнему обзору хода осуществления Алматинской программы действий

77. Генеральная Ассамблея в своей резолюции 66/214 постановила, в соответствии с пунктом 49 Алматинской программы действий и пунктом 32 резолюции 63/2 Ассамблеи об итоговом документе среднесрочного обзора Алматинской программы действий, организовать в 2014 году конференцию для проведения всеобъемлющего десятилетнего обзора хода осуществления Алматинской программы действий, которой должна предшествовать региональная и глобальная, а также тематическая подготовка.

78. Генеральная Ассамблея сделала Канцелярию Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам общесистемным координатором Организации Объединенных Наций по процессу подготовки к проведению обзора и предложила другим организациям системы Организации Объединенных Наций, включая ЮНКТАД, ПРООН, региональные комиссии и соответствующие международные и региональные организации, действуя в рамках своих соответствующих мандатов, оказывать необходимую помощь и активно участвовать в процессе подготовки к проведению обзора и в ходе самой конференции по всеобъемлющему десятилетнему обзору.

79. Во исполнение резолюции 66/214 Канцелярия Высокого представителя подготовила концептуальную записку и «дорожную карту», чтобы показать, какие межправительственные, региональные и субрегиональные подготовительные мероприятия планируются, и обеспечить активное участие всех заинтересованных сторон в подготовительной работе с самого ее начала.

80. Концептуальная записка и «дорожная карта» были представлены на совещании межучрежденческой консультативной группы, которое послужило форумом для начала общесистемной подготовки к конференции, которое было созвано Канцелярией Высокого представителя в феврале 2012 года в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций. В работе совещания участвовали высокопоставленные должностные лица из более чем 30 учреждений Организации Объединенных Наций и международных организаций, которые обсудили концептуальные, существенные и организационные аспекты конференции и их возможный вклад в подготовительный процесс. На совещании также был обсужден вопрос об организации мероприятий перед конференцией. Участники межучрежденческого совещания отметили, что после принятия Алматинской программы действий возникли новые вызовы и возможности, и подчеркнули, что это обстоятельство следует учитывать при проведении десятилетнего обзора. К этим вызовам и возможностям относятся возросшая зависимость от минеральных ресурсов, рост цен на продукты питания и энерго-ресурсы, изменение климата, усиление опустынивания и ухудшения состояния почв, подверженность внешним потрясениям, все более жесткие меры экономии, важность индустрии услуг и растущее значение сотрудничества Юг-Юг.

81. Первое тематическое совещание под названием «Глобальное тематическое совещание высокого уровня по международной торговле, содействию торговле и помощи в торговле» будет организовано правительством Казахстана в Алматы 13 и 14 сентября 2012 года. На этом совещании будет положено начало профильной подготовке к проведению десятилетнего обзора, оценке по суще-

ству прогресса, достигнутого в реализации задач в третьей приоритетной области Алматинской программы действий, анализу основных достижений и встретившихся трудностей и выявлению благоприятных возможностей. Совещанию будет предшествовать четвертое совещание министров торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которое состоится в Алматы 12 сентября 2012 года.

82. Канцелярия Высокого представителя проводит консультации с региональными комиссиями по вопросам подготовки и проведения региональных обзоров в Африке, Азии, Европе и Латинской Америке. Группа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и ее Координационное бюро были проинформированы о ходе подготовки к конференции и председатель Группы в сотрудничестве с Канцелярией Высокого представителя проводит консультации, чтобы найти страну-организатора проведения Конференции.

VII. Выводы и рекомендации

83. Большие издержки, связанные с международными торговыми операциями, серьезно сдерживают развитие торговли и социально-экономическое развитие развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Торговые издержки этих стран с 2003 года продолжают расти. Их экономика по-прежнему в огромной степени подвержена воздействию внешних потрясений из-за ограниченных возможностей для диверсификации экспорта, слабого производственного потенциала, низкой конкурентоспособности их экспортных товаров и больших транспортных расходов и транзитных издержек. Кроме того, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, страдают от отрицательных последствий роста цен на продовольствие и энергоресурсы, изменения климата, опустынивания и деградации земель.

84. Международному сообществу следует оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, более значительную, своевременную и постоянную финансовую поддержку, с тем чтобы помочь им ускорить прогресс в деле достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

85. Международному сообществу следует оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, финансовую и техническую помощь и помощь в наращивании потенциала, помогая им решать сложные задачи, связанные с изменением климата, деградацией земель и опустыниванием, в частности на основе внедрения в приоритетном порядке эффективных стратегий адаптации.

86. Необходимо продолжать принимать меры для сокращения высоких транспортных расходов и издержек, связанных с торговыми операциями, в интересах развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Международное сообщество должно содействовать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита в создании эффективных систем транзитных перевозок, увеличив объем финансирования деятельности по совершенствованию инфраструктуры транзитных перевозок, энергоснабжения и информационно-коммуникационных технологий и проектов развития торговли.

87. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита следует укреплять плодотворное сотрудничество на основе разработки и согласования соответствующих стратегий и выделения в приоритетном порядке ресурсов на обслуживание и ремонт объектов инфраструктуры транзитных перевозок. Необходимо широко распространять и полностью финансировать инициативы, доказавшие свою эффективность.

88. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита предлагается ратифицировать и эффективно применять международные конвенции и соглашения, а также региональные и субрегиональные соглашения о содействии развитию транспорта и торговли. Международное сообщество, включая соответствующие международные организации, должно оказывать содействие в технических вопросах и вопросах укрепления потенциала, с тем чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могли присоединяться к международным конвенциям и принимать действенное участие в международной торговле.

89. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует при поддержке со стороны своих партнеров по процессу развития осуществлять стратегические преобразования в экономике и укреплять свой производственный потенциал с целью повысить собственную конкурентоспособность и способность противостоять внешним потрясениям. Для этого международному сообществу следует содействовать увеличению притока прямых иностранных инвестиций в такие страны и улучшать передачу технологий, а развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, — работать над формированием благоприятных условий для привлечения прямых иностранных инвестиций и расширения участия частного сектора.

90. ЭКА, Африканскому союзу, Всемирному банку, АфБР и Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам рекомендуется активизировать усилия в поддержку выработки и заключения межправительственного соглашения по трансафриканской автострате.

91. Переговоры по содействию развитию торговли, ведущиеся в рамках ВТО, имеют огромное значение для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и важно обеспечить, чтобы договоренность по содействию развитию торговли в окончательном итоговом документе Дохинского раунда отвечала цели снижения операционных издержек этих стран, в частности за счет сокращения времени на транзитные перевозки и повышения степени определенности в трансграничной торговле.

92. Чтобы присоединение развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к ВТО служило цели их развития, необходимо оказывать им адресную техническую помощь на всех этапах этого процесса.

93. Развитым странам предлагается рассмотреть вопрос о расширении доступа на рынки товаров, производимых в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, с целью облегчить бремя высоких операционных издержек, обусловленных их невыгодным географическим положением.

94. Международному сообществу следует более активно содействовать реализации инициативы «Помощь в торговле», поддерживая усилия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по стратегическому укреплению своего производственного потенциала, развитию своей инфраструктуры и повышению своей конкурентоспособности на мировых рынках.

95. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам, которые еще не присоединились к Многостороннему соглашению о создании международного аналитического центра не имеющих выхода к морю развивающихся стран, предлагается сделать это при первой же возможности.

96. На предстоящей конференции по проведению десятилетнего обзора осуществления Алматинской программы действий, которая пройдет в 2014 году, будет проведена всесторонняя оценка выполнения Алматинской программы действий и разработан план действий в области развития, который помог бы развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в следующие десять лет интегрироваться в глобальную торговую систему и приблизиться к достижению согласованных на международном уровне целей в области развития, включая цели в области развития, сформулированные в Декларации тысячелетия. Итоговый документ, который будет принят на этой конференции по обзору, поможет развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, сократить торговые издержки, укрепить производственный потенциал, диверсифицировать экспорт, повысить конкурентоспособность своих экспортных товаров, создать жизнеспособную и устойчивую экономику и повысить сопротивляемость внешним и внутренним потрясениям. Международному сообществу следует уделять особое внимание процессу подготовки к этой конференции и обеспечить их активное участие в ней. Система Организации Объединенных Наций готова оказывать необходимую поддержку для успешного проведения этой конференции.

97. Странам-донорам и международным учреждениям, занимающимся вопросами финансирования и развития, предлагается вносить добровольные взносы в целевой фонд, учрежденный Генеральным секретарем для содействия выполнению решений Алматинской конференции на уровне министров и принятию мер в их развитие.

Приложение

Таблица 1
Валовой внутренний продукт и темпы прироста, 2000–2010 годы

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Валовой внутренний продукт</i>						
	<i>В неизменных ценах 2005 года (в млн. долл. США)</i>			<i>На душу населения (в неизменных ценах 2005 года)</i>		<i>Среднегодовые темпы прироста ВВП (в процентах)</i>	
	<i>2000 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2000 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2010 год</i>
Афганистан	3 068	9 092	9 840	286	(3,5)	0,6	7,9
Армения	2 754	5 793	5 915	1 913	8,5	(15,3)	2,1
Азербайджан	7 040	26 946	28 283	3 126	7,4	8,8	4,8
Бутан	560	1 153	1 230	1 695	6,3	6,5	6,5
Боливия (Многонациональное Государство)	8 201	11 480	11 954	1 204	3,3	3,3	4,0
Ботсвана	7 937	11 050	11 845	5 902	2,8	(5,1)	6,9
Буркина-Фасо	4 012	6 638	7 023	426	5,4	3,2	5,6
Бурунди	1 006	1 351	1 404	167	0,8	3,3	3,8
Центральноафриканская Республика	1 381	1 560	1 611	366	1,0	1,8	3,3
Чад	2 944	5 928	6 228	555	4,5	0,3	4,9
Эфиопия	8 994	18 292	20 566	248	2,2	8,4	11,7
Казахстан	34 877	71 773	76 805	4 707	10,1	1,2	6,8
Кыргызстан	2 043	3 071	3 029	565	4,1	2,8	(1,4)
Лаосская Народно-Демократическая Республика	2 016	4 065	4 380	706	4,2	7,2	7,5
Лесото	1 178	1 599	1 638	754	3,4	3,0	2,4
Малави	2 449	3 731	3 980	267	(1,1)	8,6	6,5
Мали	4 026	6 605	6 899	449	8,9	4,4	4,4
Монголия	1 843	3 247	3 454	1 253	5,5	(1,3)	6,2
Непал	6 960	9 814	10 261	342	3,3	4,3	4,5
Нигер	2 702	3 992	4 290	277	5,5	(0,9)	7,2
Парагвай	6 587	8 471	9 764	1 513	1,0	(3,9)	14,2
Республика Молдова	2 122	3 270	3 497	982	6,0	(6,2)	6,7
Руанда	1 783	3 585	3 854	363	4,3	5,9	7,2
Свазиленд	2 321	2 833	2 889	2 436	0,0	1,2	2,0
Таджикистан	1 457	2 972	3 166	460	9,0	3,9	6,3
Бывшая югославская Республика Македония	5 539	6 941	7 062	3 427	1,2	(0,9)	1,7
Туркменистан	9 698	18 656	20 376	4 041	3,5	5,9	8,8
Уганда	7 296	13 391	13 729	411	5,9	4,3	2,5
Узбекистан	10 989	19 930	21 624	768	4,6	7,8	8,2
Замбия	5 759	9 234	9 890	765	4,9	5,9	6,9

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Валовой внутренний продукт</i>						
	<i>В неизменных ценах 2005 года (в млн. долл. США)</i>			<i>На душу населения (в неизменных ценах 2005 года)</i>		<i>Среднегодовые темпы прироста ВВП (в процентах)</i>	
	<i>2000 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2000 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2010 год</i>
Зимбабве	7 749	5 928	6 462	514	(0,2)	7,0	8,6
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	12 335	26 724	28 682	2 322	5,0	3,1	6,6
Развивающиеся страны транзита	4 859 623	8 634 221	8 995 432	4 888	4,5	4,4	7,0

Источник: Статистический отдел.

Таблица 2
**Объем официальной помощи в целях развития и помощи доноров
 в областях транспорта, складского хозяйства и связи**

	Чистый объем официальной помощи в целях развития в неизменных ценах 2009 года (в млн. долл. США)			Официальная по- мощь в целях раз- вития/валовой на- циональный доход (в процентах)	Объем помощи доноров в об- ластях транспорта, склад- ского хозяйства и связи (в млн. долл. США, в теку- щих ценах)		Объем выплат по линии ини- циативы «Помощь в торговле» (в млн. долл. США, в неизмен- ных ценах)	
	2000 год	2005 год	2010 год	2010 год	2003 год	2010 год	2007 год	2010 год
Афганистан	220	3 149	6 445	49,9	94	790	984	1 769
Армения	299	195	398	5,3	14	20	85	177
Азербайджан	195	250	182	0,7	3	16	87	92
Бутан	83	105	138	11,0	11	18	29	44
Боливия (Многонацио- нальное Государство)	724	748	809	4,2	27	84	136	246
Ботсвана	46	56	166	2,8	0	8	15	13
Буркина-Фасо	333	811	1 085	14,1	46	57	283	226
Бурунди	150	420	627	42,1	3	53	102	98
Центральноафрикан- ская Республика	111	103	261	13,0	3	16	30	28
Чад	208	441	487	10,0	29	39	32	67
Эфиопия	1 037	2 176	3 467	11,5	125	232	502	1 014
Казахстан	235	261	187	0,4	59	3	108	55
Кыргызстан	296	308	327	5,9	9	7	54	60
Лаосская Народно- Демократическая Республика	383	346	447	6,7	55	29	138	113
Лесото	60	76	253	4,9	18	12	18	21
Малави	642	639	995	18,2	32	31	43	36
Мали	465	821	1 086	12,4	50	50	117	132
Монголия	280	246	335	8,4	33	32	317	236
Непал	546	478	929	6,0	40	55	44	58
Нигер	327	606	727	9,1	22	60	65	190
Парагвай	104	58	163	1,1	2	26	117	191
Республика Молдова	178	196	447	5,3	1	40	101	157
Руанда	496	649	989	18,3	9	31	26	88
Свазиленд	19	55	87	3,1	2	0	93	243
Таджикистан	181	287	518	9,1	0	27	10	15
Бывшая югославская Республика Македония	401	265	155	2,0	0	1	46	60
Туркменистан	46	35	38	0,5	0	1	1	3
Уганда	1 296	1 352	1 663	12,6	31	101	426	426
Узбекистан	230	194	225	1,9	1	51	26	84
Замбия	1 209	1 320	901	12,1	55	26	108	92

	Чистый объем официальной помощи в целях развития в неизменных ценах 2009 года (в млн. долл. США)			Официальная помощь в целях развития/валовой национальный доход (в процентах)	Объем помощи доноров в областях транспорта, складского хозяйства и связи (в млн. долл. США, в текущих ценах)		Объем выплат по линии инициативы «Помощь в торговле» (в млн. долл. США, в неизменных ценах)	
	2000 год	2005 год	2010 год	2010 год	2003 год	2010 год	2007 год	2010 год
Зимбабве	251	418	740	16,3	1	0	19	50
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	11 051	17 061	25 277		775	1 915	4 162	6 083

Источник: Организация экономического сотрудничества и развития,

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

	Совокупная величина внешнего долга (в процентах от валового национального дохода)			Совокупная величина стоимости обслуживания долга (в процентах от стоимости экспорта товаров и услуг и внешних поступлений)			Совокупная величина облегчения бремени задолженности в рамках БСКЗ (в млн. долл. США)	Совокупная величина облегчения бремени задолженности в рамках ИБЗМ (в млн. долл. США)
	2003 год	2009 год	2010 год	2003 год	2009 год	2010 год	2011 год	2011 год
Афганистан	..	..	..	..	..	..	654	20
Армения	64,2	56,1	64,8	10,9	20,6	33,4	..	..
Азербайджан	25,1	11,3	14,9	7,0	1,5	1,4	..	..
Бутан	82,4	61,2	63,3	5,1	14,1	..	..	..
Боливия (Многонациональное Государство)	74,6	34,5	27,8	21,3	10,4	9,3	1 949	1 953
Ботсвана	6,9	14,1	11,6	1,3	1,0	1,5	..	..
Буркина-Фасо	40,5	22,7	23,3	11,9	3,7	..	812	764
Бурунди	230,1	38,5	33,8	63,6	16,6	..	1 009	58
Центральноафриканская Республика	92,5	20,0	19,2	..	..	..	675	435
Чад	67,0	28,5	25,7	6,0	..	..	241	..
Эфиопия	85,9	15,8	24,1	7,2	3,0	..	2 735	1 862
Казахстан	78,3	108,4	94,3	34,9	50,9	71,4	..	..
Кыргызстан	109,0	88,6	89,2	21,6	10,4	21,9	..	..
Лаосская Народно-Демократическая Республика	114,1	92,3	79,0	21,8	14,8	..	..	..
Лесото	58,5	31,1	28,4	8,1	2,5	1,9	..	..
Малави	129,9	22,2	18,5	8,6	..	..	1 379	898
Мали	72,6	24,1	26,1	6,5	3,1	2,5	792	1 308
Монголия	93,0	48,8	44,3	34,0	4,7	5,0	..	..
Непал	50,0	28,2	23,4	10,1	10,1	10,5	..	..
Нигер	78,2	21,2	20,5	8,6	..	..	947	651
Парагвай	58,2	28,6	25,3	12,3	5,9	4,6	..	..
Республика Молдова	87,5	61,9	73,5	11,4	14,9	12,8	..	..
Руанда	84,5	14,3	14,2	15,1	2,1	2,3	956	283
Свазиленд	21,0	15,4	17,2	1,3	2,1	..	..	..
Таджикистан	78,5	52,0	53,1	8,3	38,2	44,8	..	..
Бывшая югославская Республика Македония	40,8	60,8	65,1	13,5	14,8	15,2	..	..
Туркменистан	29,6	3,2	2,1	..	..	..	..	..
Уганда	72,7	15,9	17,9	9,8	2,1	1,8	1 509	2 245

	Совокупная величина внешнего долга (в процентах от валового национального дохода)			Совокупная величина стоимости обслуживания долга (в процентах от стоимости экспорта товаров и услуг и внешних поступлений)			Совокупная величина облегчения бремени задолженности в рамках БСКЗ (в млн. долл. США)	Совокупная величина облегчения бремени задолженности в рамках ИБЗМ (в млн. долл. США)
	2003 год	2009 год	2010 год	2003 год	2009 год	2010 год	2011 год	2011 год
Узбекистан	49,1	20,1	19,0	..	..	..	..	..
Замбия	160,5	26,6	25,8	43,5	3,7	1,9	3 672	1 962
Зимбабве	80,5	89,0	71,8	..	..	..	..	..
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	67,8	46,9	43,3	19,3	20,1	30,6	17 330	12 439

Источник: Всемирный банк и Статистический отдел.

Таблица 4
Международная торговля товарами, экспорт и импорт

	Торговля товарами (в млн. долл. США)						Доля в общем мировом объеме экспорта	
	Совокупный объем экспорта			Совокупный объем импорта			2003 год	2010 год
	2003 год	2009 год	2010 год	2003 год	2009 год	2010 год		
Афганистан	144	403	388	2 101	3 336	5 154	0,00	0,00
Армения	670	684	1 011	1 237	3 175	3 782	0,01	0,01
Азербайджан	2 592	21 097	26 476	2 626	6 119	6 597	0,03	0,17
Бутан	133	496	641	249	529	854	0,00	0,00
Боливия (Многонациональное Государство)	1 651	5 297	6 179	1 684	4 409	5 366	0,02	0,04
Ботсвана	2 810	3 456	4 693	2 449	4 728	5 657	0,04	0,03
Буркина-Фасо	314	900	1 288	925	1 870	2 048	0,00	0,01
Бурунди	38	62	100	145	402	509	0,00	0,00
Центральноафриканская Республика	127	124	139	119	271	341	0,00	0,00
Чад	595	2636	3 411	788	2 289	2 507	0,01	0,02
Эфиопия	513	1 618	2 580	2 686	7 974	9 692	0,01	0,02
Казахстан	12 916	43 196	57 244	9 554	28 409	24 024	0,17	0,38
Кыргызстан	582	1 673	1 760	717	2 974	3 223	0,01	0,01
Лаосская Народно-Демократическая Республика	335	1 005	1 746	462	1 414	2 060	0,00	0,01
Лесото	479	726	801	1 115	1 909	2 126	0,01	0,01
Малави	502	1 188	1 066	785	2 022	2 173	0,01	0,01
Мали	1 007	1 715	1 996	1 271	2 431	2 781	0,01	0,01
Монголия	616	1 900	2895	801	2 131	3 277	0,01	0,02
Непал	653	886	834	1802	4 384	5 128	0,01	0,01
Нигер	352	997	1040	566	2 364	2 290	0,00	0,01
Парагвай	1 306	3 167	4 534	1 921	6 940	10 040	0,02	0,03
Республика Молдова	790	1 288	1 582	1 402	3 278	3 855	0,01	0,01
Руанда	63	193	297	262	1 308	1 431	0,00	0,00
Свазиленд	1 655	1 471	1 552	1 457	1 623	1 703	0,02	0,01
Таджикистан	772	991	1 184	864	2 569	2 658	0,01	0,01
Бывшая югославская Республика Македония	1 367	2 692	3 292	2 306	5 043	5 462	0,02	0,02
Туркменистан	3 632	6 595	6 000	2 512	6 750	5 600	0,05	0,04
Уганда	532	2 327	2 164	1 375	4 247	4 664	0,01	0,01
Узбекистан	3 189	10 735	11 857	2 662	9 023	8 384	0,04	0,08

	<i>Торговля товарами (в млн. долл. США)</i>						<i>Доля в общем мировом объеме экспорта</i>	
	<i>Совокупный объем экспорта</i>			<i>Совокупный объем импорта</i>			<i>2003 год</i>	<i>2010 год</i>
	<i>2003 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2010 год</i>		
Замбия	980	4 312	7 200	1 574	3 793	5 321	0,01	0,05
Зимбабве	1 670	2 269	2 500	1 710	2 900	3 700	0,02	0,02
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	42 986	12 6097	158 454	5 0127	13 0614	142 407	0,57	1,05
Страны транзита	750 312	2 351 929	3 043 835	897 850	219 912	2 936 984	13,36	20,09

Источник: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

Таблица 5
Отрицательные последствия отсутствия выхода к морю

	<i>Объем торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в сравнении с объемом торговли репрезентативных прибрежных стран (в процентах)</i>			<i>Дополнительные транспортные издержки, которые несут развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в сравнении с издержками репрезентативных прибрежных стран (в процентах)</i>		
	<i>2006 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2010 год</i>
Афганистан	27	30	..	56	53	..
Армения	54	52	53	29	32	31
Азербайджан	71	74	74	35	35	33
Бутан	73	70	68	30	33	32
Боливия (Многонациональное Государство)	60	57	58	39	41	42
Ботсвана	84	82	83	44	46	47
Буркина-Фасо	37	39	37	51	52	52
Бурунди	40	43	44	39	42	41
Центральноафриканская Республика	47	47	50	51	52	55
Чад	47	43	46	59	54	59
Эфиопия	67	68	65	57	58	55
Казахстан	90	91	93	31	28	27
Кыргызстан	45	48	47	36	36	35
Лаосская Народно-Демократическая Республика	38	38	39	36	38	37
Лесото	35	35	35	55	55	56
Малави	37	40	40	47	48	50
Мали	33	34	33	61	64	66
Монголия	47	44	44	37	35	37
Непал	36	35	36	36	38	40
Нигер	33	33	31	57	59	57
Парагвай	41	42	43	24	23	21
Республика Молдова	33	33	36	26	27	25
Руанда	47	45	43	46	45	48
Свазиленд	46	44	48	39	38	38
Таджикистан	61	64	64	31	26	25
Бывшая югославская Республика Македония	52	54	..	18	18	..
Туркменистан	74	72	71	34	35	36
Уганда	37	35	38	46	47	46
Узбекистан	52	51	50	31	33	32

	<i>Объем торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в сравнении с объемом торговли репрезентативных прибрежных стран (в процентах)</i>			<i>Дополнительные транспортные издержки, которые несут развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в сравнении с издержками репрезентативных прибрежных стран (в процентах)</i>		
	<i>2006 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2010 год</i>	<i>2006 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2010 год</i>
Замбия	51	48	50	47	48	49
Зимбабве	42	42	41	53	51	54
В среднем по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю	59	60	61	44	44	45

Примечание: расчеты выполнены Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам с использованием гравитационной модели. Более подробную информацию об этом методе можно получить, обратившись в Канцелярию Высокого представителя.

Таблица 6
Отдельные показатели по коммуникациям

	Количество телефонных линий и пользователей сотовой связи на 100 человек населения				Количество пользователей Интернета на 100 человек населения
	Магистральные линии		Сотовая связь		
	2000 год	2010 год	2000 год	2010 год	
Афганистан	0,1	0,4	0,0	37,8	3,7
Армения	17,3	19,1	0,6	125,0	37,0
Азербайджан	10,0	16,6	5,2	100,6	36,5
Бутан	2,5	3,6	0,0	54,3	13,6
Боливия (Многонациональное Государство)	6,1	8,5	7,0	72,3	20,0
Ботсвана	7,7	6,8	12,6	117,8	6,0
Буркина-Фасо	0,4	0,9	0,2	34,7	1,4
Бурунди	0,3	0,4	0,3	13,7	2,1
Центральноафриканская Республика	0,3	0,3	0,1	23,2	2,3
Чад	0,1	0,5	0,1	23,3	1,7
Эфиопия	0,4	1,1	0,0	7,9	0,8
Казахстан	12,3	24,6	1,3	121,2	33,4
Кыргызстан	7,7	9,4	0,2	91,3	40,0
Лаосская Народно-Демократическая Республика	0,8	1,7	0,2	64,6	7,0
Лесото	1,1	1,8	1,1	32,2	3,9
Малави	0,4	1,1	0,4	20,4	2,3
Мали	0,3	0,7	0,1	47,7	2,7
Монголия	4,9	7,0	6,4	91,1	12,9
Непал	1,1	2,8	0,0	30,7	6,8
Нигер	0,2	0,5	0,0	24,5	0,8
Парагвай	5,3	6,3	15,4	91,6	23,6
Республика Молдова	16,0	32,6	3,8	88,9	40,1
Руанда	0,2	0,4	0,5	33,4	7,7
Свазиленд	3,0	3,7	3,1	61,8	8,0
Таджикистан	3,5	5,3	0,0	86,4	11,6
Бывшая югославская Республика Македония	25,3	20,0	5,8	104,5	51,9
Туркменистан	8,1	10,3	0,2	63,4	2,2
Уганда	0,3	1,0	0,5	38,4	12,5
Узбекистан	6,7	6,6	0,2	74,4	19,5
Замбия	0,8	0,7	1,0	38,3	6,8
Зимбабве	2,0	3,0	2,1	59,7	11,5
В среднем по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю	2,7	3,9	1,0	43,2	8,9

Источник: Международный союз электросвязи (см. www.itu.int/ITU-D/ict/).

Таблица 7
Прямые иностранные инвестиции, чистый приток
(В млн. долл. США)

	<i>Чистый приток прямых иностранных инвестиций</i>		
	<i>2000 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2010 год</i>
Афганистан	0,2	185,0	75,7
Армения	104,2	777,5	577,3
Азербайджан	129,9	473,3	563,1
Бутан	0,0	14,7	11,7
Боливия (Многонациональное Государство)	736,4	423,0	622,0
Ботсвана	57,2	579,4	529,3
Буркина-Фасо	23,1	171,4	37,1
Бурунди	11,7	9,9	14,1
Центральноафриканская Республика	0,8	42,3	72,0
Чад	115,2	461,8	781,4
Эфиопия	134,6	221,5	184,0
Казахстан	1,282,5	13,771,4	9,961,0
Кыргызстан	(2,4)	189,6	233,6
Лаосская Народно-Демократическая Республика	33,9	318,6	350,0
Лесото	31,5	48,0	54,7
Малави	39,6	60,4	140,0
Мали	82,4	109,1	147,6
Монголия	53,7	623,6	1,691,4
Непал	(0,5)	38,6	39,0
Нигер	8,4	738,9	946,9
Парагвай	104,1	208,7	418,7
Республика Молдова	127,5	127,8	198,9
Руанда	8,1	118,7	42,3
Свазиленд	105,8	65,7	92,7
Таджикистан	23,5	15,8	44,8
Бывшая югославская Республика Македония	215,1	201,4	293,2
Туркменистан	131,0	3,867,0	2,083,0
Уганда	180,8	815,9	847,6
Узбекистан	74,7	711,0	822,0
Замбия	121,7	694,8	1,041,4
Зимбабве	23,2	105,0	105,4
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	3 958,1	26 189,8	23 022,0
Страны транзита	106 770,0	243 265,0	279 630,0

Источник: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию.

Таблица 8
Отдельные показатели социального развития

	Показатель крайней нищеты: доля населения, живущего менее чем на 1,25 долл. США на человека в день (в процентах)	Показатель недооказания (в процентах от общей численности населения)	Чистый показатель охвата начальным образованием	Лесной покров (в процентах от площади суши)		Индекс развития человеческого потенциала		Показатель смертности среди детей в возрасте до пяти лет (на 1000 живорождений)		Доля ВИЧ-инфицированных в возрасте 15–49 лет (в процентах)	
				2008 год	2009/2010 год	2000 год	2010 год	2005 год	2010 год	2005 год	2009 год
Афганистан	..	..	..	2,1	2,1	0,34	0,40	151	149	..	..
Армения	1,28 (2008 год)	21	71	10,7	9,2	0,69	0,72	26	20	0,1	0,1
Азербайджан	0,43 (2008 год)	5	84	11,3	11,3	..	0,70	56	46	0	0,1
Бутан	10,22 (2007 год)	..	88	78,4	84,6	..	0,52	71	56	0,1	0,2
Боливия (Многонациональное Государство)	15,61 (2008 год)	27	95	55,5	52,8	0,65	0,66	67	54	0,2	0,2
Ботсвана	..	25	87	22,1	20,0	0,60	0,66	61	48	25,5	24,8
Буркина-Фасо	44,6 (2009 год)	8	60	22,8	20,6	0,30	0,33	184	176	1,5	1,2
Бурунди	81,32 (2006 год)	62	99	7,7	6,7	0,27	0,32	154	142	4	3,3
Центральноафриканская Республика	62,83 (2008 год)	40	71	36,8	36,3	0,31	0,34	168	159	6,6	4,7
Чад	61,94 (2003 год)	39	..	9,8	9,2	0,31	0,33	181	173	3,5	3,4
Эфиопия	38,96 (2005 год)	41	81	13,7	12,3	0,31	0,36	122	106	..	..
Казахстан	0,11 (2009 год)	5	90	1,2	1,2	0,71	0,75	38	33	0,1	0,1
Кыргызстан	6,23 (2009 год)	11	87	4,5	5,0	0,60	0,62	44	38	0,1	0,3
Лаосская Народно-Демократическая Республика	33,88 (2008 год)	22	82	71,6	68,2	0,48	0,52	69	54	0,1	0,2
Лесото	43,41 (2003 год)	14	73	1,4	1,4	0,42	0,45	121	85	23,6	23,6
Малави	73,86 (2004 год)	27	97	37,8	34,3	0,35	0,40	128	92	12,1	11
Мали	50,43 (2010 год)	12	62	10,9	10,2	0,32	0,36	195	178	1,2	1
Монголия	..	27	95	7,5	7,0	0,61	0,65	44	32	0	0
Непал	24,82 (2010 год)	17	..	27,2	25,4	0,42	0,46	65	50	0,4	0,4
Нигер	43,62 (2008 год)	16	57	1,0	1,0	0,27	0,30	177	143	0,9	0,8
Парагвай	7,16 (2010 год)	10	85	48,7	44,3	0,64	0,67	29	25	0,3	0,3
Республика Молдова	0,39 (2010 год)	5	88	9,9	11,7	0,63	0,65	22	19	0,4	0,4
Руанда	63,17 (2011 год)	32	99	13,9	17,6	0,38	0,43	128	91	3,1	2,9

	Показатель крайней нищеты: доля населения, живущего менее чем на 1,25 долл. США на человека в день (в процентах)	Показатель недооказания (в процентах от общей численности населения)	Чистый показатель охвата начальным образованием	Лесной покров (в процентах от площади суши)		Индекс развития человеческого потенциала		Показатель смертности среди детей в возрасте до пяти лет (на 1000 живорождений)		Доля ВИЧ-инфицированных в возрасте 15–49 лет (в процентах)	
				2008 год	2009/2010 год	2000 год	2010 год	2005 год	2011 год	2005 год	2010 год	2005 год	2009 год
Свазиленд	40,63 (2010 год)	19	86	30,1	32,7	0,49	0,52	116	78	25,6	25,9
Таджикистан	6,56 (2009 год)	26	97	2,9	2,9	0,58	0,61	76	63	0,1	0,2
Бывшая югославская Республика Македония	0 (2009 год)	5	87	37,7	39,6	0,70	0,73	13	12	..	..
Туркменистан	..	7	..	8,8	8,8	0,65	0,69	64	56	..	..
Уганда	38,01 (2009 год)	22	91	19,4	15,0	0,40	0,45	120	99	6,4	6,5
Узбекистан	..	11	89	7,6	7,7	0,61	0,64	57	52	0	0,1
Замбия	68,51 (2006 год)	44	91	68,8	66,5	0,39	0,43	138	111	13,9	13,5
Зимбабве	..	30	..	48,8	40,4	0,35	0,38	100	80	18,4	14,3
Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	..	25	83	18,0	17,0	0,42	0,46	110	97	4	3,66

Источники: Всемирный банк, Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры и Статистический отдел.

Примечание: данные, отражающие чистый показатель охвата начальным образованием, по Боливии (Многонациональное Государство) и Ботсване относятся к 2007 году, а по Лаосской Народно-Демократической Республике — к 2008 году.