



## Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
2 April 2014  
Russian  
Original: English

---

**Межправительственный подготовительный  
комитет для второй Конференции  
Организации Объединенных Наций  
по развивающимся странам, не имеющим  
выхода к морю**

**Первая сессия**

Нью-Йорк, 12 и 13 июня 2014 года

Пункт 3 предварительной повестки дня\*

**Подготовка к Конференции: брифинги и презентации**

**Доклад о работе подготовительного совещания  
регионального уровня по обзору для Латинской  
Америки**

*Резюме*

Подготовительное совещание регионального уровня по обзору для Латинской Америки прошло 19 ноября 2013 года в Асунсьоне в рамках процесса подготовки второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, которая будет проведена в Вене в ноябре 2014 года в соответствии с резолюциями [66/214](#) и [67/222](#) Генеральной Ассамблеи. В настоящем докладе содержится отчет о работе этого совещания и излагаются его итоги.

---

\* A/CONF.225/PC/1.



## I. Участники и организация работы

1. В рамках подготовки к проведению всеобъемлющего десятилетнего обзора хода осуществления Алматинской программы действий, вторая Конференция Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в соответствии с резолюциями 66/214 и 67/222 Генеральной Ассамблеи 19 ноября 2013 года в Асунсьоне было проведено региональное совещание.
2. В его работе приняли участие представители следующих государств — членов Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна: Аргентины, Боливии (Многонациональное Государство), Бразилии, Парагвая, Перу и Чили.
3. В работе совещания участвовали также представители Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам от имени Секретариата Организации Объединенных Наций и представитель Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.
4. Кроме того, участие приняли представители следующих организаций системы Организации Объединенных Наций: Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций и Программы развития Организации Объединенных Наций.
5. В работе совещания участвовали также представители межправительственных организаций и международных учреждений, занимающихся вопросами сотрудничества.
6. Председателем совещания был избран представитель Парагвая.

## II. Повестка дня

7. Участники совещания утвердили следующую повестку дня:
  1. Выборы должностных лиц и утверждение повестки дня.
  2. Обзор хода осуществления Алматинской программы действий на глобальном, региональном и национальном уровнях.
  3. Новые и возникающие проблемы, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в Латинской Америке, и международные меры поддержки.

## III. Ход работы

### Открытие совещания

8. На первом заседании с заявлениями выступили Федерико Гонсалес, заместитель министра по экономическим вопросам и интеграции Министерства иностранных дел Парагвая, Антонио Прадо, заместитель Исполнительного секретаря ЭКЛАК, и Гьян Чандра Ачарья, Высокий представитель по наименее

развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам.

9. Заместитель министра по экономическим вопросам и интеграции Парагвая приветствовал участников и сказал, что цель совещания заключается в том, чтобы способствовать пересмотру Алматинской программы действий, принятой в 2003 году, с учетом интересов латиноамериканских стран. В документах, которые были положены в основу для обсуждения, признается, что в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, достигнут значительный прогресс, но в то же время утверждается, что впереди еще стоят серьезные задачи. К числу главных препятствий, мешающих развитию стран, не имеющих выхода к морю, относятся ограниченность физической инфраструктуры, несовершенство системы материально-технического обеспечения и отсутствие институциональной и законодательной базы.

10. Заместитель Исполнительного секретаря ЭКЛАК выразил признательность правительству Парагвая за проявленное гостеприимство и поддержку, оказанную им в деле организации совещания, и отметил тесное сотрудничество между ЭКЛАК, правительствами стран и Канцелярией Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам, которое наблюдается со времени принятия Алматинской программы действий в 2003 году. Он заявил, что статус этих стран как не имеющих выхода к морю наряду с их удаленностью и изолированностью от основных международных рынков ставит их в серьезную зависимость от стран транзита в вопросах морской торговли, что непосредственно сказывается на их экономическом росте. Из-за отсутствия береговой линии они не в состоянии в полной мере участвовать в международной торговле, и их сравнительные преимущества соответственно уменьшаются, ставя под угрозу их способность содействовать социальному развитию и обеспечению экологической устойчивости.

11. Заместитель Исполнительного секретаря ЭКЛАК заявил, что, хотя Парагвай и Многонациональное Государство Боливия достигли значительного прогресса в различных областях развития, в частности благодаря налаживанию связующей инфраструктуры и совершенствованию таможенных процедур, ряд проблем остаются нерешенными, особенно в области инфраструктуры. Он перечислил различные стратегические меры, которые могут быть приняты на национальном и международном уровнях, такие как создание механизмов стабилизации макроэкономики, поощрение инвестиций в инфраструктуру, содействие увеличению диверсификации производства, расширение знаний о расходах на материально-техническое обеспечение и их воздействии на процесс развития, преодоление нехватки инвестиций в физическую инфраструктуру, устранение оперативных недостатков в сфере транспортных услуг, согласование технических стандартов между соседними странами, содействие развитию туризма и полноценное участие в создании общества, основанного на знаниях.

12. Высокий представитель выразил признательность правительству Парагвая за его поддержку и отметил важную роль, которую оно сыграло в период после проведения первого регионального подготовительного совещания по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в Асунсьоне в 2003 году. Он сказал также, что Парагвай координировал деятельность Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в Нью-Йорке в 2010 и

2011 годах и что в настоящее время эта страна является членом Бюро Группы. Он подчеркнул вклад ЭКЛАК в дело содействия осуществлению Алматинской программы действий в этом регионе. Созыв регионального совещания представляет развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, уникальную возможность для оценки хода осуществления Алматинской программы действий и для выработки новой стратегической платформы на следующее десятилетие.

13. Высокий представитель подтвердил, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, ожидают от Конференции 2014 года очень многого. Развивающиеся страны надеются, что новая программа действий будет жесткой и будет отражать особые потребности стран, не имеющих выхода к морю. Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций известно об этих ожиданиях, и он обещал оказать всестороннюю поддержку в проведении Конференции.

#### **Обзор хода осуществления Алматинской программы действий на глобальном, региональном и национальном уровнях**

14. Первое пленарное заседание по теме «Обзор хода осуществления Алматинской программы действий на глобальном, региональном и национальном уровнях» вел представитель ЭКЛАК.

15. Директор Канцелярии Высокого представителя выступила с общим обзором положения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в других регионах. Она обратила внимание на четыре приоритетные направления деятельности: основные вопросы стратегии в сфере транзитных перевозок; развитие и обслуживание инфраструктуры; международная торговля и содействие развитию торговли; и международные меры поддержки.

16. Начальник Группы инфраструктурных услуг в составе Отдела природных ресурсов и инфраструктуры ЭКЛАК представил затем результаты оценки хода осуществления Алматинской программы действий на региональном уровне.

17. Руководитель Отдела по услугам операторов при заместителе министра министерства транспорта Многонационального Государства Боливия представил обновленный общий обзор положения в этой стране в области транспорта, экспорта, импорта и логистики. Он сказал, что как государство — член Организации Объединенных Наций Многонациональное Государство Боливия разделяет цели Алматинской программы действий, в частности те из них, которые касаются обеспечения свободного и безопасного доступа к морскому пространству и стратегий совершенствования таможенных процедур, торговли и транспортного обслуживания.

18. Он заявил также, что Многонациональное Государство Боливия имеет те же особые потребности, что и другие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и сказал, что вопрос об удовлетворении этих потребностей должен решаться в духе взаимопонимания и многостороннего сотрудничества. Принятие международным сообществом обязательств в отношении этих стран содействовало бы их социально-экономическому развитию и развитию их людских ресурсов. Такому развитию препятствует отсутствие доступа к морскому пространству, изолированность и высокие транспортные издержки.

19. Он рассказал об особенностях географического положения этой страны, в том числе о большом количестве, протяженности и разнообразии ее границ и о той топографической изолированности, от которой она страдает из-за ненадежности и неразвитости своей инфраструктуры<sup>1</sup>; эти же факторы серьезным образом сдерживают также рост и развитие производственных отраслей страны. Большинство товаров на экспорт перевозятся дорожным транспортом, в результате чего международные автомагистрали стали наиболее важными маршрутами их доставки. Он подробно остановился на видах транспорта, используемых для импорта и экспорта товаров, и отметил успехи, достигнутые страной в сфере перевозок, включая проект по созданию двустороннего центра охраны границ в Десагвадеро, Перу, важные шаги на пути к подписанию дополнительного протокола к заключенным в Ило соглашениям между Многонациональным Государством Боливия и Перу и создание специальных экономических и промышленных зон свободной торговли.

20. Многонациональное Государство Боливия находится на заключительном этапе разработки нового общего транспортного законодательства. Внимание было обращено на проекты, касающиеся инвестиций в наземную инфраструктуру, большинство из которых связано с развитием основных транспортных коридоров, строительством железнодорожной ветки между Монтеро и Було-Було и инвестированием в развитие аэропортов в различных местах. К числу главных транспортных проблем в стране относятся: а) ненадежность и неразвитость ее транспортной инфраструктуры в сравнении с инфраструктурой ее соседей и соответствующие последствия для конкурентоспособности ее экспортной продукции; б) чрезмерный бюрократизм в пунктах пересечения границы; и с) несогласованность таможенных процедур с соседними странами.

21. Планы, программы и проекты в сфере транспортного обслуживания в Многонациональном Государстве Боливия предусматривают развитие инфраструктуры аэропортов посредством модернизации и оснащения всех терминалов в аэропортах и обучения их персонала. Создание национального железнодорожного сообщения Мотакусито — Мутун — Пуэрто — Буш для экспорта минерального сырья; совершенствование и развитие транспортно-логистической инфраструктуры; и мощение и обслуживание всех основных и второстепенных дорог. Отмечены были также планы внедрения систем раннего оповещения и программа управления рисками, системы мониторинга воздушной среды, которые предусматривают усиление мер контроля и предоставление большего объема статистических данных, разработка стандартов в отношении регулирования процедуры выдачи и продления удостоверений и стандартной документации для наземного транспорта, развитие национальной сети дорожного и водного сообщения, модернизация и обслуживание водных путей и создание систем сигнализации на водных путях и в портах.

<sup>1</sup> В Многонациональном Государстве Боливия протяженность железнодорожной сети, которая разбита на западный и восточный сектора, составляет 3697 км. Эти два сектора между собой не связаны, что ограничивает использование железных дорог в качестве одного из видов транспорта. Товары на экспорт перевозятся в основном по коридорам, проложенным между двумя океанами, с использованием наземных видов транспорта и международных автомагистралей. Из 14 аэропортов страны 4 являются международными. Они расположены в городах Ла-Пас, Кочабамба, Санта-Крус и Тариха. Все они находятся в ведении Боливийской компании по обслуживанию аэропортов. Протяженность судоходных водных путей в стране, наиболее важным из которых является водный путь Парагвай — Парана, составляет 14 000 км.

22. В завершение оратор подчеркнул, что ключом к повышению конкурентоспособности является сотрудничество с другими странами.

23. Координатор национального плана материально-технического обеспечения и генерального плана развития транспорта Парагвая рассказал о накопленном его страной опыте и отметил также региональные особенности, стратегии в области связи и транспорта, вопросы развития и обслуживания инфраструктуры и аспекты, касающиеся международной торговли и содействия развитию торговли. Он кратко охарактеризовал текущие международные проблемы и отметил, что торговля в рамках Андского сообщества и Южноамериканского общего рынка (МЕРКОСУР) носит весьма ограниченный характер по сравнению с другими торговыми блоками. Существует значительный потенциал для расширения торговли, однако для этого понадобится осуществить модернизацию транспортных систем в регионе, в частности в Парагвае и Многонациональном Государстве Боливия. Особенно важное значение имеют региональные усилия по интеграции физической инфраструктуры, в частности портфель проектов, объединенных в рамках Инициативы по интеграции региональной инфраструктуры в Южной Америке, которая представляет собой технический форум Южноамериканского совета по инфраструктуре и планированию. Необходимо добиваться осуществления содержащихся в этом портфеле проектов, для чего в дальнейшем понадобятся серьезные инвестиции.

24. Представитель Парагвая сказал, что его страна и Многонациональное Государство Боливия находятся в завидном положении благодаря богатству своих природных ресурсов, однако производственным отраслям необходимо иметь более совершенную связующую инфраструктуру, для того чтобы получить доступ к портам на побережье, особенно на побережье Атлантического океана, и тем самым повысить свою конкурентоспособность. В Парагвае существуют различные причины для образования заторов на дорогах, например из-за плохой пропускной способности мостов в пунктах пересечения границы или из-за отсутствия мощных дорог между Парагваем и Многонациональным Государством Боливия. Он отметил также проблемы, касающиеся глубоководности атлантических портов, и обратил внимание на важность усиления интеграции Парагвая с Многонациональным Государством Боливия.

25. Не были обойдены и вопросы транспортной политики, связанной с системой транспортных потоков, и действующие соглашения со странами транзита, в том числе Соглашение о международных наземных перевозках, а также деятельность подгруппы МЕРКОСУР, посвященная процессам регулирования и интеграции, которые направлены на содействие прохождению грузовых потоков. Парагвай работает над вопросами, касающимися инспекции автотранспортных средств, страхования гражданской ответственности, перевозки опасных грузов, а также веса грузовых автомобилей и величины их выбросов.

26. Касаясь генерального плана развития транспорта и национального плана материально-технического обеспечения Парагвая, представитель этой страны заявил, что, если в генеральном плане предусматривается разработка схемы развития инфраструктуры, в соответствии с которой обеспечение эффективного снабжения приведет к снижению издержек, то в национальном плане материально-технического обеспечения ставится задача, помимо сокращения расходов, добиваться повышения значимости внутриконтинентальных районов та-

ким образом, чтобы это положительно сказалось на экономическом развитии и росте.

27. Он рассказал о последствиях запрета на перевозку трансгенных соевых бобов через штат Парана в Бразилии для смешанных видов международных перевозок, которыми пользуется Парагвай. Он заявил, что важное значение имеет также содействие развитию железнодорожного сообщения. Что касается генерального плана развития транспорта, то на протяжении последующих 10 лет на развитие инфраструктуры будет выделено 5,3 млрд. долл. США, значительная часть из которых будет инвестирована частным сектором. В Парагвае действуют закон о партнерских отношениях между государственным и частным секторами, закон о концессиях и закон о закупочной деятельности. Для обеспечения координации усилий в рамках государства и осуществления эффективных инвестиций нормативно-правовую базу необходимо реформировать.

28. Что касается трудностей в области обеспечения конкурентоспособности продукции, обусловленных соотношением грузонапряженности перевозок и стоимости, то он рекомендовал продолжить анализ издержек и перерасхода средств в цепочках материально-технического обеспечения в стране. Несмотря на внедрение различных механизмов содействия экспорту, таких как введение «единых окон» для экспортных и импортных операций, торговых стандартов и программ контрольного сопровождения контейнеров, необходимо по-прежнему уделять внимание вопросам эффективного использования этих механизмов.

29. Представитель этой страны заявил, что, хотя в последнее время достигнуты хорошие экономические показатели, они должны сопровождаться проведением эффективной государственной политики, поскольку расширение деятельности операторов или развитие рынка без надлежащего регулирования может зачастую становиться причиной возникновения значительных задержек. В результате создания частных портов в столичном регионе Асунсьон возникли проблемы, и это обуславливает необходимость улучшения координации между различными субъектами в цепочке материально-технического обеспечения.

30. Участвовавшие в совещании представители стран транзита (Аргентина, Бразилия, Перу и Чили) согласились с тем, что одним из инструментов жизнеспособной и долгосрочной политики является планирование и что необходимо разрабатывать комплексные и дополняющие друг друга стратегии в области инфраструктуры, транспорта и материально-технического обеспечения. Они рассказали об опыте своих стран в этом отношении и заявили о необходимости активизации усилий в этом направлении.

31. Представитель Бразилии выразил признательность участникам, и в частности представителям Парагвая и Многонационального Государства Боливия, за их выступления. Он заявил о необходимости активизации существующего сотрудничества и подтвердил важное значение Инициативы по интеграции региональной инфраструктуры Южной Америки (сейчас ею занимается Южноамериканский совет по инфраструктуре и планированию). В настоящее время осуществляется 31 приоритетный проект, 13 из которых несут прямую выгоду Парагваю и Многонациональному Государству Боливия. Он подчеркнул также важное значение водного пути Парагвай-Парана и необходимость дальнейшего внедрения нормативных актов Межправительственного комитета по водным путям.

32. Затем он коснулся вопроса о МЕРКОСУР, в частности о подгруппе по транспорту, и сказал, что Многонациональное Государство Боливия находится в процессе присоединения к этой группе. Он рассказал о финансовых аспектах и региональных усилиях блока, в частности о фонде МЕРКОСУР по структурному сближению и о недавно введенной линии передачи между Итайпу и Асунсьоном.

33. Представитель Чили выразила признательность организаторам этого совещания и сказала, что для ее страны взаимодействие, диалог и сотрудничество со странами, не имеющими выхода к морю, имеют решающее значение. Южноамериканский совет по инфраструктуре и планированию и Инициатива по интеграции региональной инфраструктуры Южной Америки играют чрезвычайно важную роль, поскольку они обращают внимание на региональные потребности в плане обеспечения двусторонней и многосторонней связи и на процессы, которые должны быть интегрированы и сопряжены с физической инфраструктурой связи. Необходимо, чтобы в стратегии транзита были включены ключевые субъекты, и важная роль отводится Соглашению о международных наземных перевозках, а также комплексным системам обеспечения взаимодействия в области погранично-таможенного контроля. Они крайне необходимы для обеспечения функционирования на недискриминационной и действительно эффективной основе, предусматривающей, что односторонняя национальная политика не возобладает над общими интересами.

34. Она обратилась с просьбой удвоить усилия по активизации сотрудничества между странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита, предпринимаемые в рамках Соглашения о международных наземных перевозках, и направить их на модернизацию некоторых аспектов этого соглашения.

35. Она заявила, что особенности географического положения обуславливают возникновение трудностей для развития инфраструктуры в целом и пограничной инфраструктуры в частности (из-за высокогорья и необходимости пересекать Анды) и значительных издержек, связанных с подключением к энергосети и предоставлением элементарных услуг. Для примера она сослалась на соглашения о едином пограничном контроле, подписанные Чили с Аргентиной, Многонациональным Государством Боливия и Перу, в которых предусматриваются инвестиции для модернизации инфраструктуры в целях интеграции. Чили весьма заинтересована в обеспечении единого пограничного контроля и содействии текущим усилиям, предпринимаемым совместно с ее тремя соседями, и она упомянула, в частности, о планируемых инвестициях в развитие пропускного пункта Чунгара — Тамбо-Кемадо на границе Чили с Многонациональным Государством Боливия.

36. Оратор выразила сожаление в связи с тем, что темпы развития инфраструктуры отстают от темпов роста торговли. Она сослалась на создание бесплатных систем длительного хранения, которые могли бы функционировать гораздо более эффективно, если бы страны совместными усилиями внедряли более современные методологии, и подчеркнула заинтересованность своей страны в достижении прогресса в этой области в сотрудничестве со странами, не имеющими выхода к морю.

37. Она выступила с комментариями по поводу документа, представленного ЭКЛАК, и подчеркнула необходимость в дополнении и обновлении данных и некоторых выводов, в частности в отношении состояния железнодорожной се-

ти в Чили, и в уточнении структуры расходов, которые в этом исследовании связываются с периодом ожидания на границе и в пунктах перевалки. Чили во взаимодействии с Многонациональным Государством Боливия стремится восстановить железнодорожное сообщение между этими двумя странами. Оратор просила провести углубленный анализ перерасхода средств в области материально-технического снабжения с целью определить, в каком именно месте цепочки образуется этот перерасход средств и кто несет ответственность за это. Она пояснила, что до отгрузки в чилийских портах минеральное сырье на протяжении длительного периода времени бесплатно хранится на складах; фактически Чили бесплатно предоставляет складские услуги для боливийских грузов в рамках режима свободного транзита.

38. Представитель министерства транспорта Чили высоко оценил усилия, предпринимаемые ЭКЛАК, и выразил свою признательность за оценки, данные делегациями Многонационального Государства Боливия и Парагвая в отношении ситуации в области транзита. Он напомнил о том, что нормативная база была согласована в рамках Соглашения о международных наземных перевозках, подписанного всеми странами Южного Конуса. С учетом технического прогресса есть возможность внести изменения, что позволило бы устранить на этом совещании некоторые из проблем, носящих более бюрократический характер. В рамках будущего соглашения между Аргентиной и Чили необходимо предусмотреть положение об инвестировании средств в информационно-коммуникационные технологии, особенно в более удаленных районах, таких как южные регионы в этих двух странах. Задача заключается в том, чтобы уменьшить влияние бюрократии и чтобы лишь перевозчик нес ответственность за предъявление соответствующей документации. Внедрение онлайн-систем позволяет сократить период ожидания. Важно осуществлять взаимодействие в вопросах соблюдения фитосанитарных норм.

39. Представитель Чили пояснил далее, что в краткосрочной перспективе наиболее актуальными являются инвестиции в технологии, например в создании систем для выдачи электронных удостоверений, позволяющих получить доступ в закрытые транспортные системы (Арика и Пунта-Аренас). Выдаваемое дополнительно в электронной форме удостоверение позволяет сократить время обработки, которое обычно составляет 60–90 дней, до всего лишь нескольких дней.

40. В ответ на вопросы о возможных путях решения представитель Чили подчеркнул, что важно не настаивать на обеспечении присутствия юридического агента для рассмотрения вопросов о соблюдении фитосанитарных или зоосанитарных норм в других странах.

41. Чили подписала с Бразилией соглашение об интеграции таможенных и фитосанитарных баз данных в целях содействия осуществлению проверок транспорта и контролю за передвижением. В Перу и Чили осуществляется программа подготовки государственных должностных лиц, которая предусматривает функционирование по меньшей мере 10 объединенных пунктов контроля для облегчения транспортного сообщения между двумя странами. Для содействия внедрению этих процедур необходимо интегрировать информационные технологии и использовать электронные средства, поскольку именно таким образом можно сократить логистические издержки.

42. Представитель Парагвая обратил внимание на необходимость накопления знаний о логистических издержках и их последствиях для процесса развития. Для этого он обратился с просьбой об оказании поддержки в виде проведения курсов или организации обучения силами ЭКЛАК, ЮНКТАД и Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам.

43. Он сказал, что необходимо больше информации об успешной практике упрощения таможенных процедур, и предложил ЭКЛАК обобщить подобный опыт и найти способы содействовать его распространению в других странах. Что касается программы на будущее, то существует уже прочная база для выработки более конкретных мер, которые принесут пользу странам, не имеющим выхода к морю.

44. Представитель Парагвая остановился на политике в области транзитных перевозок. Страны, не имеющие выхода к морю, заслуживают применения дифференцированного режима со стороны финансовых учреждений в тех случаях, когда это касается финансирования инфраструктурных и других проектов, и в отношениях со Всемирной торговой организацией, а также нуждаются в мерах по содействию развитию торговли, которые должны получить отражение в плане действий. Создание оптоволоконной сети также будет иметь очень важное значение, о чем говорилось на сессии Южноамериканского совета по инфраструктуре и планированию в 2011 году, и будет способствовать налаживанию более надежных и менее дорогостоящих систем связи в Южной Америке.

**Новые и возникающие проблемы, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в Латинской Америке, и международные меры поддержки**

45. На втором пленарном заседании председательствовал представитель ЭКЛАК.

46. В рамках вышеупомянутого пункта повестки дня участники рассмотрели проблемы, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в Латинской Америке, в том числе вопрос о том, каким образом снизить степень своей подверженности внешним факторам, таким как повышение и нестабильность цен на продовольствие и топливо и возникновение финансово-экономических кризисов, как преодолевать последствия изменения климата и каким образом бороться с нищетой и социально-экономическим неравенством. Региональные эксперты по вопросам инфраструктуры, транспорта, логистики и содействия развитию торговли разработали для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в Латинской Америке методические рекомендации, которые позволят им справиться с этими трудностями и добиться устойчивого и всеохватного развития.

47. Представитель Национальной комиссии по электросвязи Парагвая сослался на результаты исследования, проведенного ЭКЛАК в феврале 2012 года, которые свидетельствуют о том, что расходы на международную Интернет-связь для таких стран, как Парагвай и Многонациональное Государство Боливия, предусматриваемые для обеспечения в пунктах пересечения границы доступа со скоростью 2 мегабайта в секунду, составляют примерно 40 процентов

от общего тарифа на обслуживание. Он сказал, что на Всемирной конференции по международной электросвязи, состоявшейся в декабре 2012 года в Дубаи, была принята резолюция о специальных мерах для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств в целях содействия расширению их доступа к международной оптоволоконной сети. В ноябре 2011 года Южноамериканский совет по инфраструктуре и планированию учредил рабочую группу по электросвязи для создания южноамериканской оптоволоконной сети и просил включить этот вопрос в программу действий.

48. Представитель ЮНКТАД еще раз подтвердил, что его организация готова оказать поддержку не имеющим выхода к морю странам, и согласился с представителем Парагвая в том, что необходимо знать логистические издержки. Он сказал, что, хотя перевозки в основном связаны с перемещением грузов, цепочка материально-технического обеспечения включает в себя весь набор предварительных, промежуточных и последующих шагов, в результате чего этап предотгрузки относится, скорее, к логистическим, а не транспортным издержкам.

49. Он сказал, что ЮНКТАД организует семинары и предлагает работающим в странах транспортным и логистическим операторам разъяснить методику своей работы с точки зрения ведения бизнеса и отношений с государственными органами управления. Содействовать профессиональному обучению операторов мог бы Региональный наблюдательный орган по вопросам организации перевозок и хранения грузов Межамериканского банка развития, а накопление знаний можно осуществлять посредством институционализации процесса сбора данных.

50. Он сослался также на деятельность наблюдательного органа по вопросам материально-технического обеспечения Уругвая и на предпринимаемые Парагваем усилия в этом же направлении. Наблюдательный орган по вопросам материально-технического обеспечения институционализирует процесс накопления знаний о том, как получить информацию, а не процесс накопления собственно информации. Оратор отметил также совместные усилия, предпринимаемые ЮНКТАД и Всемирным банком в Африке, и описал технические возможности заблаговременного предоставления информации на пункты пересечения границы, с тем чтобы доступ к необходимой информации о передвижении автотранспорта и грузов заранее имели не только сотрудники таможни, но и сотрудники полиции, миграционных органов и экологических служб. Он представил также концепцию создания «коридора», которая внедряется в Африке.

51. В последовавших за этим замечаниях делегации уделили основное внимание конкретным потребностям развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

#### **Заключительное заседание**

52. На заключительном заседании с заявлениями выступили заместитель Исполнительного секретаря ЭКЛАК, Высокий представитель по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам и представитель Парагвая.

53. Представитель Парагвая в своем качестве Председателя подвел итоги обсуждения основных тем, рассмотренных на совещании (см. приложение).

## Приложение

### Доклад Председателя

Пользуясь документом, подготовленным Экономической комиссией Организации Объединенных Наций для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), который был положен в основу наших обсуждений, наряду с заявлениями, с которыми выступили представители стран и учреждений, участвовавших в этом мероприятии, я позволил себе обобщить некоторые, как я полагаю, ключевые моменты, отмеченные в ходе нашего совещания.

- На основе анализа сложившегося в Южной Америке положения результатов исследований, проведенных ЭКЛАК, и доклада, представленного Высоким представителем по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам на шестьдесят восьмой сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, можно заключить, что не имеющие выхода к морю развивающиеся страны достигли значительного прогресса со времени принятия Алматинской программы действий, о чем свидетельствует большинство рассмотренных показателей. Тем не менее достигнутых успехов недостаточно, поскольку страны по-прежнему страдают от проблем, обусловленных их статусом стран, не имеющих выхода к морю, и поэтому необходимо продолжать развивать сотрудничество со странами транзита.
- И Парагвай, и Многонациональное Государство Боливия добились успехов в различных областях развития, особенно в том, что касается их связующей инфраструктуры и их таможенных процедур, и при этом значительно улучшились социальные условия жизни.
- Вместе с тем следует признать также тот факт, что эти страны наряду с другими развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, находятся в крайне уязвимом положении, поскольку их экспорт состоит из ограниченного количества товаров с низкой добавленной стоимостью. Таким образом, необходимо расширять диверсификацию производства, для чего странам должен быть предоставлен реальный доступ на рынки.
- Одним из важных факторов, влияющих на положение дел в области материально-технического снабжения и торговли в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, по-прежнему является обеспечение свободы передвижения.
- Отсутствие у этих стран береговой линии мешает их полноценному участию в международной торговле, и их сравнительные преимущества соответствующим образом уменьшаются. Имеются данные, позволяющие предположить, что уровень экономического развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран в среднем на 20 процентов ниже того, который мог бы у них быть при наличии береговой линии.
- Таким образом, необходимо укреплять специальный и дифференцированный режим в отношении развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в ходе переговоров по различным сферам деятельности.

- Еще раз подтверждено, что статус стран, не имеющих выхода к морю, наряду с их удаленностью и изолированностью от основных международных рынков ставит эти страны в серьезную зависимость от стран транзита в области морской торговли и ведет к перерасходу средств в ходе осуществления ими коммерческих операций. Представленные статистические сведения свидетельствуют о том, что транспортные издержки в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, превышают издержки репрезентативной прибрежной страны на 45 процентов.
- В этой связи обращает на себя внимание роль региональных интеграционных механизмов в деле содействия развитию торговли и обеспечения физической интеграции. Участники совещания предложили углубить региональный интеграционный процесс и выработать общие стратегии в области материально-технического снабжения и обеспечения мобильности, поддерживая создание форумов для принятия государственным и частным секторами совместных мер, а также надлежащую координацию их действий на субрегиональном уровне.
- Необходимо обновить двусторонние и региональные правовые документы с целью усовершенствовать содержание их положений.
- Результаты исследований свидетельствуют также о том, что значительная доля расходов на коммерческую деятельность связана с нематериальной инфраструктурой: трансграничными процедурами, директивными документами, законодательными актами, транзитными процедурами, логистикой и режимами регулирования.
- Другой проблемой, затрагивающей страны, не имеющие выхода к морю, является стресс, которому подвергается их инфраструктура из-за недоразвитости объектов инфраструктуры и услуг.
- Затронут был также вопрос об изучении возможных преимуществ использования государственного и частного финансирования для ликвидации нехватки инвестиций в физическую инфраструктуру.
- Обсуждена была необходимость уделения особого внимания вопросам интегрирования основных пунктов въезда (аэропорты, порты и т.д.) с инфраструктурой внутриконтинентальных районов.
- Участники предложили также совместными усилиями добиваться совершенствования нормативных положений, регулирующих транзитные перевозки, осуществляемые с развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и совершенствовать оперативные и бюрократические процедуры, применяемые в пунктах пересечения границы.
- Необходимо предпринять дополнительные усилия для повышения информированности о логистических издержках и их воздействии на процесс развития.
- Существуют возможности для обмена информацией о передовом опыте, накопленном странами в области их двусторонних отношений, которые затрагивают вопросы импорта, экспорта и транзита товаров.
- Результаты исследований показывают, что одним из путей диверсификации экономики является развитие сектора услуг, особенно туризма.

- Упомянуты были и аспекты, касающиеся развития связующей инфраструктуры, темпы которого могут быть ускорены за счет расширения доступа к информационным технологиям и международным оптоволоконным сетям.
-