



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
1 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, 12–13 июня 2014 года

Пункт 3 предварительной повестки дня*

Подготовка к Конференции: брифинги и сообщения

Доклад регионального подготовительного совещания по обзору для Африки

Резюме

Региональное подготовительное совещание по обзору для Африки проходило 16–18 июля 2013 года в Аддис-Абебе в рамках подготовительного процесса второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, которая состоится в Австрии в ноябре 2014 года в соответствии с резолюциями [66/214](#) и [67/222](#) Генеральной Ассамблеи, принятыми в декабре 2011 года и 21 декабря 2012 года соответственно. В настоящем докладе содержится отчет о совещании и его итогах. Доклад регионального совещания по обзору для Африки был представлен на третьей сессии Конференции министров транспорта африканских государств, проходившей 7–11 апреля 2014 года в Малабо, Экваториальная Гвинея. Доклад был одобрен на этой сессии.

* A/CONF.225/PC/1.



I. Введение

1. Отсутствие прямого территориального доступа к морю, отдаленность и изолированность от крупных международных рынков делают развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, крайне зависимыми от стран транзита в том, что касается их морской торговли. Такие проблемы, как дополнительные пересечения границы и большая удаленность от основных рынков наряду с громоздкими процедурами транзита и неадекватной инфраструктурой, существенно увеличивают общие расходы на транспортное обслуживание и другие затраты в связи с торговыми сделками, что приводит к снижению конкурентоспособности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, оказывает отрицательное воздействие на экономический рост стран и, следовательно, на их способность благоприятствовать социальному развитию и обеспечению экологической устойчивости.

2. На 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, проходившей в Алматы, Казахстан, в 2003 году, была принята Алматинская программа действий, нацеленная на удовлетворение особых потребностей в области развития и решение проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по пяти приоритетным направлениям: основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок; развитие и эксплуатация инфраструктуры; международная торговля и содействие развитию торговли; меры международной поддержки; выполнение и обзор хода осуществления программы. Генеральная Ассамблея в своей резолюции 66/214 приняла решение об организации в 2014 году всеобъемлющей конференции по 10-летнему обзору хода осуществления Алматинской программы действий, которой должны предшествовать региональные и глобальные, а также тематические подготовительные мероприятия.

3. В рамках этой деятельности Экономическая комиссия для Африки (ЭКА) и Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ) совместно организовали проведение африканского регионального совещания по обзору хода осуществления Алматинской программы действий, которое состоялось в Центре конференций Организации Объединенных Наций в Аддис-Абебе 16–18 июля 2013 года.

4. Цели регионального совещания по обзору включали: а) обзор хода осуществления Алматинской программы действий в Африке с целью определения основных достижений и проблем, а также появляющихся возможностей и вызовов; б) анализ общего экономического развития африканских стран, не имеющих выхода к морю, особенно в области торговли; в) оценку прогресса, достигнутого в создании эффективной транзитной транспортной системы на континенте; и d) разработку надлежащих политических мер и ориентированных на конкретные действия рекомендаций, направленных на сохранение достигнутых успехов в области преодоления особых проблем, стоящих перед развивающимися странами, не имеющими выхода к морю.

II. Участники совещания

5. В совещании участвовали представители следующих стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита: Ангола, Бенин, Буркина-Фасо, Бурунди, Джибути, Зам-

бия, Зимбабве, Камерун, Кот-д'Ивуар, Лесото, Малави, Мали, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Свазиленд, Сенегал, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Эритрея, Эфиопия и Южный Судан.

6. На совещании были представлены Комиссия Африканского союза и следующие региональные экономические сообщества, организации по предоставлению коридора и учреждения транспорта: Экономическое сообщество центральноафриканских государств (ЭСЦАГ), Сообщество по вопросам развития стран юга Африки (САДК), Межправительственная организация по развитию (ИГАД), Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС); Совет грузоперевозчиков Буркина-Фасо, Совет грузоперевозчиков Нигерии, "Коридор развития Абиджан – Лагос", Дар-эс-саламский "коридор развития", Мапутский "коридор развития", Секретариат Транскалахарского "коридора развития", Центральный "коридор развития", Международная комиссия по бассейну рек Конго – Убанги – Санга, Федерация восточноафриканских транспортно-экспедиторских ассоциаций, Федерация ассоциаций дорожного транспорта стран восточной и южной частей Африки, Фонд безопасности дорожного движения Камеруна, Региональная академия науки и техники морских и портовых администраций и Ассоциация портовых администраций стран восточной и южной части Африки.

7. На совещании присутствовали представители торговых палат следующих стран: Буркина-Фасо, Зимбабве, Кения, Того, Уганда и Эфиопия. От частного сектора в совещании участвовали представители Три-Африканской консультативной службы, Африканского круглого стола по вопросам предпринимательства и "Пакс Африка".

8. На совещании присутствовали председатель Глобального координационного бюро группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и представители следующих учреждений и организаций Организации Объединенных Наций и партнеров в области развития: ЭКА, Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций (ФАО), Организация Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО), Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД), КВПНРМ и Международный союз автомобильного транспорта.

III. Отчет о заседаниях

Открытие совещания

9. На открытии выступили комиссар по экономическим делам Комиссии Африканского союза Энтони Мота Марупин, заместитель Генерального секретаря Организации Объединенных Наций и Высокий представитель по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам Гьян Чандра Ачарья, Постоянный представитель Лаосской Народно-Демократической Республики в Организации Объединенных Наций и Председатель Группы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, Салеумксей Коммаситх, Государственный министр финансов и экономического развития Эфиопии Ахмед Шайд и заместитель Генерального секретаря Организации Объединенных Наций и Исполнительный секретарь ЭКА Карлос Лопес.

10. Г-н Марупин в своей вступительной речи подтвердил приверженность Комиссии Африканского союза делу сотрудничества с партнерами в области оказания поддержки осуществлению Алмагинской программы действий, поскольку в Африке на-

ходятся 16 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и фактически большинство не имеющих выхода к морю развивающихся стран в мире. Несомненно, географическое положение развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, является причиной особых проблем, с которыми они сталкиваются в своих усилиях по интеграции в глобальную торговую систему. Как отметил оратор, разрешение этих проблем будет способствовать улучшению внутренней торговли в Африке. Он подчеркнул важную роль тесного сотрудничества между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита. Для интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в многостороннюю торговую систему также необходимо взаимодействие с партнерами в области развития в рамках таких программ, как Инициатива по оказанию помощи в торговле. Кроме того, комиссар Комиссии Африканского союза подчеркнул крайне важную роль частного сектора в продвижении торговли как движущей силы экономического роста. Для достижения этих целей правительствам африканских государств следует создать благоприятные условия, необходимые для того, чтобы обеспечить процветание частного сектора, в том числе с помощью инновационных подходов в области развития, таких как партнерские отношения между государственным и частным секторами.

11. Г-н Ачарья в своем выступлении указал на то, что региональное совещание по проведению обзора внесет вклад в подготовку всеобъемлющей глобальной конференции по 10-летнему обзору хода осуществления Алмагинской программы действий, которая состоится в 2014 году. Он кратко информировал участников совещания о ходе подготовки к проведению конференции. Оратор акцентировал внимание на важности участия частного сектора в подготовительном процессе, поскольку частные компании ведут активную торговую деятельность в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, выступая в качестве торговых агентов, грузоперевозчиков, страховщиков и транспортных агентов, и являются источником внутренних и прямых иностранных инвестиций. Для анализа деятельности частного сектора был создан руководящий комитет, кульминацией работы которого станет проведение в рамках конференции в 2014 году инвестиционного форума, запланированного как мероприятие на высоком уровне.

12. Оратор акцентировал внимание на ключевых элементах, необходимых для продвижения повестки дня в области развития для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на предстоящее десятилетие, включая такие аспекты, как инвестиции в развитие транспорта, информационно-коммуникационных технологий и энергетической инфраструктуры в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита; инвестиции в социальную инфраструктуру или содействие развитию торговли; рассмотрение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на текущих переговорах по содействию развитию торговли в рамках Всемирной торговой организации (ВТО); улучшение доступа к рынку для сельскохозяйственных и несельскохозяйственных товаров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю; и дальнейшая техническая поддержка с целью ускорения процесса присоединения к ВТО развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В заключение он подчеркнул, что для достижения ощутимых результатов в области развития необходимо обеспечить прочное включение основных приоритетов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в повестку дня в области развития на период после 2015 года.

13. Г-н Коммаситх в своем вступительном слове подчеркнул, что группа служит развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, платформой для координации их усилий в области развития и согласования общих позиций по глобальным вопро-

сам, таким как продолжающееся обсуждение повестки дня в области развития на период после 2015 года. Он рассказал собравшимся о влиятельной роли, которую играет группа в решении Генеральной Ассамблеи о проведении в 2014 году глобальной конференции по обзору хода осуществления Алматинской программы действий через 10 лет после ее принятия. Он также обратил внимание на международное соглашение о создании "мозгового центра" для рассмотрения вопросов, касающихся развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и поощрения африканских стран – участников соглашения к обеспечению достаточного количества подписавшихся сторон, необходимого для его исполнения.

14. Г-н Шайд в своем вступительном слове подчеркнул, что Алматинская программа действий создает уникальные возможности для укрепления международной солидарности и стимулирования развития партнерских отношений, с тем чтобы содействовать действительному участию развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в международной торговле. Оратор указал на то, что правительство его страны хранит приверженность Алматинской программе действий, и отметил, что все приоритетные направления программы были включены в три предыдущих плана развития страны. После принятия Алматинской программы действий Эфиопия уверенно идет по пути прогресса в области экономического и социального развития. За предыдущие 9 лет объем национально валового внутреннего продукта увеличился в среднем на 11 процентов. Он указал на проблемы, которые были выявлены в ходе осуществления Алматинской программы действий, в том числе ограниченные людские и финансовые ресурсы, а также технический и организационный потенциал.

15. Оратор вновь подтвердил важность международной поддержки, оказываемой развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в осуществлении Алматинской программы действий, в том числе сотрудничества Юг-ЮГ и трехстороннего сотрудничества. Для того чтобы справиться с вызовами, стоящими перед развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, необходимо обеспечить тесное сотрудничество и взаимодействие с соседними странами транзита. В заключение он выразил признательность системе Организации Объединенных Наций за то, что она посредством КВПНРМ играет ключевую роль в мобилизации международной поддержки и ресурсов на осуществление Алматинской программы действий и призвал партнеров в области развития увеличить свой вклад в этой области.

16. Г-н Лопес в своем выступлении на открытии совещания указал на актуальность проведения совещания в Аддис-Абебе, столице Эфиопии, стране, которая идет по пути преобразований и доказала, что страна, не имеющая выхода к морю, может вытащить себя из нищеты. Он подчеркнул, что Алматинская программа действий отвечает интересам африканских стран, поскольку она нацелена на оказание содействия развитию торговли и решение инфраструктурных проблем, которые носят более острый характер в Африке, чем в других регионах мира. Достижение целей и задач Алматинской программы действий будет способствовать региональной интеграции, индустриализации и экономическому преобразованию Африки в целом.

17. Как отметил оратор, участникам совещания необходимо учитывать осуществляемые в Африке инициативы в области содействия развитию торговли и транспорта. Он призвал делегатов не забывать о прогрессе, достигнутом на переговорах о содействии развитию торговли в рамках ВТО, и подчеркнул, что мероприятия, проводимые в рамках Алматинской программы действий, могут способствовать осуществлению предусматриваемых ВТО положений. Он также призвал участников совещания обратить внимание на аспекты, связывающие Алматинскую программу действий

и продолжающееся обсуждение повестки дня в области развития на период после 2015 года. В заключение оратор заверил участников совещания в том, что ЭКА будет продолжать оказывать поддержку усилиям, направленным на удовлетворение особых потребностей африканских стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита, и расширять их возможности в области участия в международной торговле.

Доклад о ходе осуществления Алматинской программы действий

18. Приступая к обсуждению этого пункта повестки дня, представитель КВПНРМ рассказал о глобальных перспективах в области проведения 10-летнего обзора хода осуществления Алматинской программы действий. Он указал на то, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, продолжают сталкиваться с проблемами, такими как отсутствие надлежащей инфраструктуры для транзита, удаленность основных рынков, неэффективные системы материально-технического обеспечения, задержки транзита из-за громоздких процедур пограничного контроля, недостаточно широкое применение информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и оформление чрезмерного количества документации, сильная зависимость от экспорта недорогих крупногабаритных товаров и ограниченные производственные мощности.

19. КВПНРМ провела обследование для оценки общих затрат на развитие (включая экономические и социальные аспекты) стран, не имеющих выхода к морю. Фактические данные, полученные в результате обследования, указывают на то, что отсутствие выхода к морю служит препятствием на пути развития: результаты обследования свидетельствуют о том, что в 2010 году объем торговли развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составлял лишь 61 процент от объема торговли прибрежных государств, а транспортные расходы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, были на 45 процентов выше аналогичных затрат прибрежных стран и постепенно увеличивались. Уровень развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в среднем на 20 процентов ниже по сравнению в тем, каким он мог бы быть, если бы эти страны имели выход к морю.

20. За время, прошедшее после принятия Алматинской программы действий, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, как группа добились более высоких показателей темпов экономического роста, но переживают спад в производстве добавочной стоимости и производительности сельского хозяйства. В сфере социального развития у развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с 2003 года преобладают позитивные тенденции в изменении индекса развития людских ресурсов. Эти страны также продвинулись вперед в достижении ряда Целей развития тысячелетия по таким показателям, как чистый коэффициент охвата начальным школьным обучением, доля женщин в национальных парламентах, снижение показателя распространенности ВИЧ и коэффициент смертности детей в возрасте до 5 лет. Тем не менее еще многое предстоит сделать, в частности в области искоренения нищеты и недоедания.

21. В приоритетной области основополагающей политики транзитных перевозок развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита добились успехов в согласовании политики в области транспортировки и транзитных перевозок и законодательства, упорядочении процедур пограничного контроля, разработке вспомогательных организационных механизмов и осуществлении инициатив в области содействия развитию торговли, что включает создание комплексных пограничных пунктов, Системы международных дорожных перевозок, службы одного окна и

страхование транспортных средств третьими сторонами. Расширилась деятельность в области разработки, принятия и осуществления региональных соглашений, в число которых входит Межправительственное соглашение по Сети азиатских автомобильных и железных дорог. Африканский регион также разрабатывает межправительственное соглашение по трансафриканской сети автомобильных дорог.

22. В рамках приоритетной области развития и поддержания инфраструктуры осуществлялась деятельность по развитию и модернизации сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, транзитных коридоров в Африке и транспортной инфраструктуры в Южной Америке. Однако в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, по-прежнему сохраняется самый низкий показатель доли дорог с твердым покрытием. За отчетный период во всех развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, увеличилось количество абонентов сотовой связи и пользователей интернета. Во всех регионах были созданы сухопутные терминалы. Высокими остаются потребности в финансировании развития инфраструктуры.

23. В приоритетной области международной торговли и содействия развитию торговли объем экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, увеличился с 42 млрд. долл. США в 2003 году до 224 млрд. долл. в 2011 году. Тем не менее развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему занимают неблагоприятное положение на международных рынках, где на их долю приходится менее 1 процента от общего объема мировой торговли, и существенно зависят от экспорта сырьевых товаров и испытывают недостаток производственных мощностей.

24. Развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, был достигнут прогресс в оказании содействия развитию трансграничной торговли и транспорта. Как отмечается в докладе Всемирного банка "Ведение бизнеса 2013", за период с 2006 по 2013 год количество дней, которые развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, тратят на импортные перевозки, сократилось с 57 до 48, а количество дней, затраченных на экспортные перевозки, – с 48 до 42. Несмотря на эти значительные достижения, количество дней, затрачиваемых на импорт и экспорт развивающимися странами, не имеющих выхода к морю, по-прежнему почти в два раза превышает сроки, затрачиваемое странами транзита.

25. За период с 2003 года три развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, успешно завершили процесс присоединения к ВТО. Казахстан, Афганистан и Эфиопия находятся на последних этапах процесса присоединения, а Азербайджан, Бутан и Узбекистан – на различных менее продвинутых этапах этого процесса. Присоединяющиеся страны нуждаются в поддержке и помощи.

26. В заключение оратор выделил некоторые приоритетные направления деятельности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в число которых входит снижение высоких расходов на внешнеторговые операции; увеличение производственных мощностей, добавочной стоимости и диверсификации и сокращение зависимости от сырьевых товаров; улучшение инфраструктуры; поддержка региональной интеграции и управления коридорами; увеличение ресурсов финансовых средств, официальной помощи в целях развития (ОПР), прямых иностранных инвестиций и переводов денежных средств; и учет их особых проблем в глобальной повестке дня на период после 2015 года.

27. Представитель ЮНКТАД провел презентацию по вопросам стимулирования структурных преобразований в африканских развивающихся странах, не имеющих

выхода к морю. Он подчеркнул, что операционные расходы, особенно транспортные расходы и расходы на страхование, в Африке, как правило, выше и тормозят развитие торговли. Так, например, в Центральной Африке транспортировка 1 тонны товаров из Дуалы в Камеруне до Нджамены в Чаде обходится в 0,11 долл. США за километр, что более чем в два раза превышает стоимость перевозки в Западной Европе, где она составляет 0,05 долл. США за километр. Принимая во внимание плачевное состояние служб по оказанию содействия развитию торговли и транспорта в африканских развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, вероятнее всего, что акцент на соглашениях о перевозках, о содействии развитию торговли и о транзите останется приоритетным направлением будущих программ действий этой группы стран.

28. Проблемы, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, выходят за рамки трудностей, связанных с обеспечением своевременной доставки товаров по разумной цене на международные рынки, и включают такие аспекты, как отсутствие производственных мощностей, снижение продуктивности сельского хозяйства из-за низкого уровня инвестиций, высокий уровень нищеты, чрезмерная зависимость от экспорта сырьевых продуктов, низкий уровень профессиональных знаний и технологической базы, частный сектор, не обеспечивающий выполнение формальных требований, и ограниченный прогресс в области структурных преобразований.

29. Несмотря на то что Африка переживала период стабильного экономического роста, этот рост экономики не привел к созданию достаточного количества рабочих мест и улучшению положения в области развития человеческого потенциала, и из-за сильной зависимости от добычи и экспорта природных ресурсов мало что свидетельствует о структурных изменениях на пути создания экономики, ориентированной на повышение производительности и увеличение производства товаров с более высокой добавленной стоимостью. Добиться структурных преобразований в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, скорее всего можно только за счет перераспределения ресурсов между секторами или перехода от производства низкотехнологичных и низкопродуктивных товаров и услуг к производству высокотехнологичных и высокопродуктивных товаров, таких как высококачественные плодоовощные продукты и электронные услуги. Оратор подчеркнул, что такие сектора, как обрабатывающая промышленность, услуги и сельское хозяйство, могут ускорить процесс структурных преобразований.

30. Оратор выделил конкретные направления политики, деятельность в которых может способствовать структурным преобразованиям, в том числе региональной интеграции. Необходимо, чтобы Африка сосредоточила внимание на региональной интеграции, выходящей за рамки расширения межафриканской торговли, и сделала больший акцент на темпах экономического роста и результатах развития в целом. В Африке необходимо обеспечить развитие региональных производственно-сбытовых цепочек, которые могли бы стать трамплином для достижения более тесной интеграции в рамках системы глобальных производственно-сбытовых цепочек. Для достижения этой цели потребуются инвестиции в физическую и социальную инфраструктуру, проведение непрерывной модернизации национальных компаний, участвующих в производственно-сбытовых цепочках, предоставление услуг по поддержке предпринимательской деятельности и предоставлению рыночной информации и инвестирование средств в образование и разработку и внедрение инновационных подходов. Решающую роль в каждой из этих областей играет национальная и региональная политика. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, также следует принять меры по стимулированию предпринимательской деятельности,

особенно между малыми и средними предприятиями, в которой решающую роль играет наращивание производственно-сбытовых мощностей в национальном секторе частного предпринимательства.

31. С обзором положения в области осуществления Алматинской программы действий в Африке выступил представитель ЭКА. Он отметил, что за время осуществления программы действий африканскими развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, был достигнут заметный прогресс в области экономического и социального развития. Улучшились показатели развития человеческого потенциала, сократился разрыв между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита. Африканские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, добились значительного прогресса на пути достижения Целей развития тысячелетия, в частности в сфере образования, гендерного равенства и борьбы с ВИЧ/СПИДом. Многие еще предстоит сделать, особенно в том, что касается сокращения масштабов нищеты, снижения детской смертности и устранения неравенства, которое усилилось среди развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

32. Что касается приоритетного направления основополагающей политики в области транзита, то оратор отметил низкий уровень участия африканских стран в соответствующих международных конвенциях. Большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита участвуют в региональных и субрегиональных, а иногда и двусторонних соглашениях. Он подчеркнул важность обеспечения эффективной ратификации и осуществления соответствующих инструментов как развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, так и соседними с ними странами транзита, с тем чтобы у развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, была возможность воспользоваться преимуществами более тесной интеграции в мировую экономику. Он указал, что после принятия Алматинской программы действий были обновлены правовые инструменты по вопросам транзитных перевозок на субрегиональном уровне, с тем чтобы сосредоточиться на содействии развитию транзита. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и страны транзита осуществляют ряд политических курсов и мер в области содействия развитию транзитных перевозок, включающих создание комплексных пограничных пунктов, внедрение систем оформления документов по принципу одного окна, согласование тарифов и таможенных деклараций по дорожным транзитным перевозкам, системы страхования транспортных средств третьими лицами, сокращение дорожных контрольно-пропускных пунктов и более широкое использование электронных систем таможенной очистки. Эти инициативы способствовали значительному сокращению сроков транзитных перевозок и транспортных издержек.

33. В приоритетном направлении, связанном с развитием и модернизацией инфраструктуры прогресс был достигнут в развитии дорожной инфраструктуры основных транзитных коридоров Трансафриканской системы автомобильных дорог. Тем не менее сохраняются серьезные инфраструктурные проблемы, для решения которых необходимы значительные средства, развитие и модернизация вспомогательной инфраструктуры, в том числе распределительные центры, сухопутные терминалы, структуры пограничного контроля и безопасные зоны отдыха. Несмотря на достижение определенного прогресса в улучшении энергетической инфраструктуры, Африка имеет самые низкие показатели в области доступа к энергоснабжению. Что касается использования ИКТ, то африканскими развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, были значительно расширены сеть мобильной телефонной связи и интернет, но они отстают от других развивающихся стран по показателям высокоскоростного доступа к интернету из-за отсутствия прямого доступа к подводным кабелям.

34. В приоритетной области международной торговли и содействия развитию торговли объем экспорта товаров африканских развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, вырос всего в три раза. Африканские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сохраняют значительную зависимость от сырьевых товаров с крайне высокой долей экспорта, отмечавшейся в 2010 и 2011 годах (Мали – 79 процентов золота, Ботсвана – 75,6 процента алмазы, Малави – 58,4 процента табак и т. п.). В структуре концентрации африканского экспортного рынка наблюдается переход от традиционного преобладания стран Европейского союза к экспорту в страны с формирующейся рыночной экономикой. Несмотря на улучшение положения в области содействия развитию экспорта, расходы по внешнеторговым операциям остаются высокими и увеличились в африканских развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Африканские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могли бы воспользоваться преимуществами, предоставляемыми в рамках соглашения о содействии развитию торговли под эгидой ВТО. Две африканские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, пока не являются членами ВТО.

35. В приоритетной области, касающейся международных мер поддержки, за отчетный период в африканских развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, наблюдалось увеличение объема ОПР и поддержки в рамках инициативы по оказанию помощи в торговле; они также воспользовались технической и финансовой поддержкой, оказываемой международными и региональными финансовыми институтами, африканскими фондами поддержки инфраструктуры и программами в рамках сотрудничества Юг-Юг. Организация Объединенных Наций и другие международные организации оказывали техническую помощь и содействие в наращивании потенциала. В заключение представитель ЭКА обратил внимание собравшихся на ряд назревающих проблем, включающих гражданские конфликты, глобальный финансово-экономический кризис, изменение климата, быстрые темпы урбанизации и роста миграции и управление и рациональное использование природных ресурсов.

36. В ходе последующего обсуждения участники совещания указали на необходимость улучшения транспортной инфраструктуры, в частности посредством завершения строительства недостающих линий связи и модернизации сетей автомобильных дорог. Особый акцент был сделан на важной роли, которую ИКТ и инфраструктура энергоснабжения играют в деле улучшения транспортной сети развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и на необходимости финансирования. Участники отметили ограниченную диверсификацию экспортной базы и отсутствие мощностей для увеличения добавочной стоимости и производительности в качестве основных проблем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Они также подчеркнули важность ратификации развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и странами транзита соответствующих конвенций и поддержки, оказываемой международным сообществом.

Региональные и субрегиональные инициативы по содействию развитию инфраструктуры и торговли в Африке

37. По этому пункту повестки дня выступили представители следующих институтов: Комиссии Африканского союза, Секретариата Транскалахарского "коридора развития", Центрального Дар-эс-саламского "коридора развития", Международной комиссии по бассейну рек Конго – Убанги – Санга, "Коридора развития Абиджан – Лагос" и Мапутского "коридора развития". Свои сообщения также представили следующие региональные экономические сообщества: ЭСЦАГ, САДК, ЭКОВАС и ИГАД.

38. В большинстве выступлений давался обзор географического охвата, масштабов деятельности и целей и программ институтов "коридоров развития" и их государственных. Представителями институтов "коридоров развития" были затронуты проблемы, решением которых занимались эти органы; как правило, они были связаны с улучшением физической инфраструктуры, содействием развитию транзита и торговли, темпами роста объема транспортных перевозок и предпринимательской деятельности и сокращением сроков и издержек транзитных перевозок. К числу достигнутых успехов относится принятие упорядоченного законодательства, согласованных процедур таможенного контроля и общих процедур транзита. Некоторые организации также создали наблюдательные пункты для сбора информации и данных о передвижении людей и товаров, задержках на пограничных контрольно-пропускных пунктах и инспектировании состояния дорог. Кроме того, были сделаны сообщения об улучшении положения в области управления рисками и соблюдения требований.

39. Представители региональных экономических сообществ особо отметили ряд осуществляемых программ развития инфраструктуры и транспорта в сообществах, в том числе программу по развитию сети дорог с гудроновым покрытием в ЭСЦАГ, включающую 55 проектов, направленных на строительство мультимодальной транспортной системы в рамках региональной интеграции, продолжающееся осуществление программных инициатив в области удовлетворения инфраструктурных потребностей в САДК по гармонизации региональной торговой интеграции, уже разработанное и утвержденное технико-экономическое обоснование для строительства пограничных контрольно-пропускных пунктов в ЭКОВАС и в том числе приоритетные проекты по строительству "коридоров развития" в ИГАД (Джибути – Эфиопия, Эфиопия – Южный Судан, Эфиопия – Кения и т. п.).

40. Комиссии Африканского союза, несмотря на многочисленные проблемы, удалось добиться заметного прогресса в осуществлении проектов по созданию Трансафриканской сети автомобильных дорог. Комиссия предпринимает шаги по осуществлению дальнейших инициатив в области финансирования строительства выявленных недостающих инфраструктурных связей в основных транспортных коридорах и считает успешное создание Трансафриканской сети автомобильных дорог и Программы развития инфраструктуры в Африке важными вехами в деле реализации Алматинской программы действий.

41. Некоторые проекты строительства "коридоров развития", такие как Мапутский "коридор развития", осуществляются за счет финансирования частного сектора и нацелены на создание материально-технической базы транспортной системы, включающей автомобильные и железные дороги. Также затрагивался вопрос об использовании этого коридора для устранения несбалансированности торговли между странами, например между Мозамбиком и Свазилендом, с одной стороны, и Южной Африкой, с другой стороны. Создание Транскалахарского коридора внесло значительный вклад в приведение значительной части процедур пограничного контроля в соответствие с положениями программ региональной интеграции САДК, Таможенного союза стран юга Африки и Нового партнерства в интересах развития Африки и распространение опыта передовой практики, в частности принятие упорядоченного законодательства и согласованных таможенных процедур для содействия развитию транзитных перевозок по коридору; успешное внедрение и применение единого административного документа (SAD 500); принятие общих процедур оформления транзитных грузов; согласование общего положения о предельной нагрузке на ось; сокращение времени таможенной очистки с более чем нескольких часов до менее одного часа с минимальным временем очистки в 30 минут; увеличение объема пас-

сажирских и грузовых перевозок с менее 5 процентов в 2000 году до почти 50 процентов в настоящее время, включающих около 50 процентов коммерческих и 60 процентов пассажирских перевозок.

42. В ходе последующего обсуждения участники совещания отметили, что стремление государств-членов к сохранению и обеспечению национального суверенитета является одним из факторов, замедляющих достижение прогресса в деле устранения торговых барьеров в Африке. Они подчеркнули, что важные рекомендации по вопросам развития транзита и торговли принимались на предыдущих совещаниях и должны учитываться в дальнейшем, чтобы избежать потери времени и ресурсов, а также указали на необходимость разъяснения и предоставления заинтересованным сторонам информации о правовой базе некоторых инструментов в области содействия развитию торговли и транспорта на уровне региональных экономических сообществ.

Опыт, накопленный государствами

43. На совещании выступили представители следующих развивающихся стран, не имеющих выхода к морю: Буркина-Фасо, Бурунди, Замбия, Зимбабве, Лесото, Мали, Нигер, Руанда, Свазиленд, Уганда, Чад, Эфиопия и Южный Судан. Перед собравшимися также выступили представители следующих стран транзита: Бенин, Джибути, Камерун, Кот-д'Ивуар, Нигерия, Объединенная Республика Танзания и Того.

44. Представители развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, обратили внимание на достигнутый прогресс в деле улучшения транспортной инфраструктуры, в том числе автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного транспорта; ИКТ и инфраструктуры энергоснабжения; сухопутных терминалов. Большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, использовали для развития инфраструктуры внутренние ресурсы и финансовую помощь партнеров в области развития; однако потребности в развитии инфраструктуры остаются высокими, и необходимо увеличить помощь, чтобы их удовлетворить. Представители стран также отметили, что ряд используемых ими морских портов крайне перегружен, а некоторые из них сообщили, что занимаются разработкой альтернативных маршрутов в целях обеспечения безопасности.

45. Большинство представителей подчеркивали, что их страны являются участниками субрегиональных, региональных и двусторонних соглашений. Одни страны участвуют в ряде соответствующих международных конвенций, другие заявляют, что не участвуют в международных конвенциях из-за отсутствия знаний и осведомленности о содержании конвенций и потенциальных выгодах участия в них. Они акцентировали внимание на необходимости оказания поддержки в наращивании их потенциала. Развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, достигнут прогресс в согласовании общих процедур транзита и пограничного контроля и политики, касающейся управления транспортными средствами и услугами в рамках региональных экономических сообществ. Во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, были созданы комплексные пограничные пункты, благодаря которым удалось существенно сократить время, затрачиваемое на пересечение границы. Они также внедрили автоматизированные системы таможенного контроля и оформление документов службой одного окна: во многих странах были разработаны институциональные структуры для координирования усилий по содействию развитию торговли и транспорта на национальном уровне.

46. Несмотря на то что в различных областях содействия развитию инфраструктуры и транспорта были достигнуты целевые показатели, все еще существуют пробле-

мы, препятствующие передвижению по коридорам людей, транспортных средств и товаров, в том числе сохраняющаяся практика введения нетарифных барьеров; слаборазвитая или не отвечающая требованиям инфраструктура в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и даже в странах транзита, чтобы обеспечить эффективное движение товаров; высокие материально-технические затраты, вызывающие задержки при пересечении границ; отсутствие пустых контейнеров; не отвечающие требованиям складские помещения; и недостаточное финансирование программ развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

47. Выводы, вытекающие из выступлений представителей стран транзита, в основном касаются усилий, направленных на сокращение времени, затрачиваемого на прохождение таможенного и пограничного контроля в портах, модернизацию и оснащение оборудованием таможенных органов, упрощение процедур таможенного и административного оформления, снижение платы за таможенное сопровождение, продолжение сотрудничества с не имеющими выхода к морю странами на основе мониторинга, проводимого наблюдательными центрами по вопросам транспорта, создание институтов управления коридорами и комитетов содействия развитию торговли и транспорта, включающих представителей частного сектора, и тщательный контроль за таможенной очисткой и доставкой грузов с целью сокращения перегруженности портов и транспортных расходов. Представители стран транзита обратили внимание на высокие затраты на транспортные перевозки в регионе. Они также упомянули о продолжающихся усилиях, предпринимаемых совместно с другими партнерами (частным сектором и другими международными партнерами) в целях сокращения расходов экспортеров на поставки и повышения экономической конкурентоспособности их стран, что, таким образом, будет способствовать созданию рабочих мест, повышению доходов и сокращению масштабов нищеты. Помимо мер по улучшению дорог, в области развития инфраструктуры предпринимаются усилия по расширению портов и строительству новых портов, модернизации портового оборудования и созданию новых торговых и транспортных коридоров.

48. В ходе последующего обсуждения участники совещания отметили, что высокие таможенные тарифы в портах и транспортных коридорах и высокие транспортные расходы являются основными препятствиями, которые необходимо преодолеть. В основных коридорах также имеются недостающие звенья, и необходимо принять срочные меры для восстановления их инфраструктуры. Участники также отметили, что включение положений Алмагинской программы действий в национальные стратегии развития повлияет на выделение бюджетных средств на эффективное осуществление задач в приоритетных областях деятельности.

Международные меры поддержки осуществления Алмагинской программы действий

49. По данному пункту повестки дня выступили представители следующих международных организаций: КВПНРМ, ЮНКТАД, ЮНИДО и Международный союз автомобильного транспорта.

50. Представитель КВПНРМ в своем выступлении подчеркнула, что ОПР развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, увеличилась вдвое в период с 2000 по 2010 год и достигла 26 млрд. долл. США в 2011 году. Тем не менее она крайне неравномерно распределяется между развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и в шести африканских развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, ОПР составляет не более 20 процентов от расходов центрального правительства.

За период с 2003 года увеличились поступления в рамках инициатив по оказанию помощи в торговле развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, основная часть идет на развитие экономической инфраструктуры и наращивание производственных мощностей.

51. Возрос объем прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю; однако прямые иностранные инвестиции в Африке не увеличились так, как в других регионах. ПИИ сосредоточены в нескольких богатых ресурсами развивающихся странах, не имеющих выхода к морю. Для привлечения ПИИ в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, необходимо создать для них благоприятные условия. ПИИ следует направлять на развитие местной обрабатывающей промышленности, увеличение добавленной стоимости, развитие инфраструктуры, содействие торговле и передачу технологий. Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, необходимо улучшение доступа к рынкам, и международному сообществу следует подумать о создании системы предоставления преференциального доступа к рынкам экспорта из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, с тем чтобы сократить высокие операционные расходы в сфере торговли, связанные с их неблагоприятным географическим положением. За период, рассматриваемый на совещании, увеличилось сотрудничество Юг-Юг, развитию которого необходимо содействовать посредством обмена опытом передовой практики и знаниями, увеличения инвестиций и передачи надлежащих технологий. Организации системы Организации Объединенных Наций, региональные экономические сообщества, многосторонние институты, в том числе ВТО и Всемирный банк, доноры, региональные банки развития и ряд субрегиональных организаций оказывали поддержку развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в рамках технического содействия, помощи в наращивании потенциала, информационно-пропагандистской работы и мобилизации ресурсов. Необходимо продолжать и увеличивать эту поддержку.

52. В своем выступлении представитель ЮНКТАД отметил, что в Алматинской программе действий, разработанной 10 лет назад, не указаны меры поддержки, специально нацеленные на развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в настоящее время получают помощь как развивающиеся страны и используют выгоды, предоставляемые в рамках различных инициатив в области международного сотрудничества, таких как ОПР, а многие из них являются сторонами соглашений о свободной торговле и сотрудничестве Юг-Юг. Тем не менее эти меры специально не ориентированы на развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и не связаны с их ущемленным географическим положением из-за отсутствия непосредственного выхода к морю. Необходимо позаботиться о том, чтобы действие конкретных мер, таких как особый и дифференцированный режим, и мер, применяемых в рамках ВТО в отношении наименее развитых стран, распространилось на развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Европейскому союзу можно предложить рассмотреть вопрос о предоставлении Европейской банковской организацией привилегий всем развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в рамках процесса обзора хода осуществления Алматинской программы действий. Распространение этих привилегий на все развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могло бы стать исторически важным достижением следующей программы, которая придет на смену Алматинской программе действий. В заключение представитель ЮНКТАД сделал акцент на технической помощи, предоставленной ЮНКТАД развивающимся странам, не имеющим выхода к морю.

53. Представитель Международного союза автомобильного транспорта посвятил свое выступление поддержке, которую оказывала его организация в области обеспечения устойчивого развития и содействия развитию. Что касается содействия развитию, то он заявил, что Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) играла ключевую роль в деле содействия развитию торговли и транспорта в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю в Центральной Азии, особенно в течение последних 15 лет. Те методы, которые использовались в области развития и для содействия развитию торговли и транспорта развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, в других регионах, могут принести аналогичные позитивные результаты в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, в Африке. Академия Международного союза автомобильного транспорта также внесла свой вклад в наращивание потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, посредством предоставления через сеть аккредитованных национальных учебных заведений программы подготовки операторов и водителей сетей автомобильного транспорта в полном соответствии с международными стандартами, тем самым способствуя укреплению профессиональных навыков и повышению рентабельности и доходности автомобильных транспортных компаний и одновременно содействуя обеспечению устойчивого развития, в частности с помощью программ эковождения, и повышению безопасности движения. Оратор акцентировал внимание на сотрудничестве Международного союза автомобильного транспорта с Комиссией Африканского союза, ЭКА, Всемирным банком и Программой по транспортной политике стран Африки к югу от Сахары и подтвердил, что Международный союз автомобильного транспорта готов поделиться опытом и знаниями в целях содействия присоединению и осуществлению ключевых конвенций Организации Объединенных Наций.

54. В своем выступлении представитель ЮНИДО дал обзор инициатив, осуществляемых организацией в поддержку развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в целях повышения их производственных мощностей, особенно в области энергетики, индустриализации и предпринимательской деятельности. Он подчеркнул, что необходимо принять специальные международные меры, нацеленные на оказание поддержки развивающимся странам, не имеющим выхода к морю.

55. В ходе последующей дискуссии в выступлениях ряда делегатов подчеркивалось, что у развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имеются особые потребности в различных областях, начиная с инвестиций и заканчивая созданием физической и социальной инфраструктуры в целях расширения торговли и увеличения производственных мощностей с учетом важной роли региональной интеграции и глобальных производственно-сбытовых цепочек. Он подчеркнул важную роль инвестиций в развитие дорожной инфраструктуры и меньшую важность модернизации подвижного состава в железнодорожном секторе африканских развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Участники также акцентировали внимание на необходимости создания инновационных источников финансирования, таких как фонды развития транспортной и энергетической инфраструктуры. Не менее важно добиться улучшения притока ПИИ в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, в связи с чем поступило предложение о том, что странам следует улучшать международные коридоры для более эффективного привлечения ПИИ.

Осуществление и обзор Алматинской программы действий

56. Представитель КВПНРМ выступил с презентацией по вопросам осуществления, мониторинга и обзора хода осуществления Алматинской программы действий.

Он представил дорожную карту по проведению в 2014 году всеобъемлющего 10-летнего обзора хода осуществления Программы, в которой особое внимание уделяется деятельности по трем основным направлениям, а именно: межправительственные действия, межучрежденческая деятельность Организации Объединенных Наций и усилия частного сектора.

57. Оратор заявил собравшимся, что необходимо обеспечить проведение мероприятий по мониторингу и обзору хода осуществления Программы на всех уровнях, в том числе национальном, субрегиональном, региональном и глобальном. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита должны нести совместную ответственность за действия, направленные на улучшение процессов в области транзита. На национальном уровне правительствам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, следует включить новую программу действий в свои национальные и отраслевые программы развития и обеспечить их осуществление и проведение регулярных обзоров.

58. На субрегиональном уровне необходимо, чтобы организации разрабатывали и осуществляли приоритетные проекты в области развития инфраструктуры, включали задачи по осуществлению Алматинской программы действий в свои соответствующие программы работы и проводили обзоры хода их выполнения. На региональном уровне следует позаботиться о том, чтобы соответствующие региональные экономические союesta Организации Объединенных Наций проводили периодические обзоры деятельности в этой области. Задачи Алматинской программы действий должны быть включены в программы содействия развитию и финансирования.

59. Обзор хода осуществления новой программы действий на глобальном уровне будет проводиться ежегодно Генеральной Ассамблеей, что включает подготовку ежегодных докладов Генерального секретаря, определение показателей для оценки прогресса в достижении поставленных целей и проведение два раза в год пленарного, интерактивного тематического диалога в рамках Генеральной Ассамблеи. Руководящим органам организаций системы Организации Объединенных Наций следует проследить за тем, чтобы обеспечить включение задач по осуществлению Алматинской программы действий в свои программы работы, и проводить секторальные и тематические обзоры хода выполнения Программы.

Роль частного сектора в осуществлении Алматинской программы действий

60. Выступая по данному пункту повестки дня, представитель КВПНРМ в очередной раз отметил важный вклад, который внес частный сектор в усилия в области развития, предпринимаемые развивающимися странами, не имеющими выхода к морю, и указал на необходимость привлечения частного сектора к участию в процессе подготовки конференции по 10-летнему обзору хода осуществления Программы. С презентациями выступили представители торговых палат и других организаций частного сектора из Буркина-Фасо, Зимбабве, Кении, Нигерии, Того, Уганды и Эфиопии.

61. Как отметили выступавшие, торговые палаты, членами которых являются малые и средние предприятия, играют ключевую роль в продвижении торговли и инвестиций, а также в создании возможностей для развития рынков экспорта за счет проведения торговых выставок и расширения международных партнерских отношений. Совместно с правительствами они занимаются разработкой и осуществлением государственной политики, в частности в области развития торговли и инвестиций. На глобальном уровне определенную роль в расширении участия частного сектора в ре-

ализации глобальной повестки дня в области развития играет Международная торговая палата. Также было отмечено, что частный сектор не располагает достаточными ресурсами и нередко не обладает необходимым потенциалом для внесения ощутимого вклада в этой области. В выступлениях подчеркивалась важность включения частного сектора в новую повестку дня в области развития для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Представители частного сектора также сетовали на высокие транспортные расходы, которые несут развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и указывали на неэффективное управление как на основную причину такого положения. Они подчеркивали необходимость совершенствования системы управления в новой повестке дня в области развития, с тем чтобы снизить затраты на ведение коммерческих операций.

62. В ходе последующего обсуждения участники конференции отмечали, что в некоторых развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, важную роль в национальном развитии также играют и другие организации частного сектора, такие как советы грузоперевозчиков, с которыми следует проводить консультации как с представителями частного сектора в этих странах. Участники также отмечали, что организации частного сектора, особенно партнерства между государственным и частным секторами, могли бы взять на себя ведущую роль в восстановлении и модернизации инфраструктуры, но для этого необходимо преодолеть ряд сохраняющихся проблем, в том числе в области укрепления политики и правовой базы. Как отмечалось, ограниченная эффективная связь между правительством и частным сектором может привести к отсутствию осведомленности частного сектора о многочисленных конвенциях и инициативах, которые они могли бы выгодно использовать в своей деятельности или должны осуществлять. В целях сокращения затрат на ведение бизнеса в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, необходимо разрешить проблемы в сфере управления, в частности связанные с коррупцией.

IV. Рекомендации

63. На совещании были приняты рекомендации по следующим аспектам.

1. Инвестиции в развитие инфраструктуры:

a) Для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, важнейшей задачей, выполнение которой позволит им сократить транспортные расходы и повысить конкурентоспособность своего экспорта на региональных и глобальных рынках, остается создание безопасной, надежной и эффективной системы транзитных перевозок, что также является общей целью Алматинской программы действий. Таким образом, важно развивать и поддерживать вспомогательную инфраструктуру, включая центры распределения, пункты стыковки смешанных видов транспорта, сухие порты, пограничные строения и безопасные зоны отдыха.

b) В ходе проведения дальнейших мероприятий в области развития инфраструктуры транспортного сектора необходимо учитывать два важных аспекта: необходимость альтернативных коридоров для транзитных перевозок и восстановление баланса в использовании смешанных видов транспорта. Существует острая необходимость в разработке альтернативных маршрутов и развитии смешанных перевозок.

c) Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и развивающиеся страны транзита нуждаются в увеличении инвестиций в развитие физической

инфраструктуры, чтобы ликвидировать отсутствующие связи и модернизировать транспортную инфраструктуру, а также в развитие энергетической и информационно-коммуникационной инфраструктуры, особенно широкополосной сети, для улучшения возможностей для взаимодействия развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и повышения надежности коммуникационных сетей и сетей энергоснабжения.

d) Опираясь на поддержку партнеров в области развития, государствам-членам и региональным экономическим сообществам следует мобилизовать ресурсы на совершенствование системы внутреннего водного транспорта. В связи с этим развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо оказать финансовое и техническое содействие.

e) Африканским странам и региональным экономическим сообществам необходимо четко сформулировать стратегию осуществления программ развития инфраструктуры существующих коридоров, особенно коридоров, обладающих потенциалом для продвижения региональной интеграции и расширения внутренней торговли в Африке.

f) Региональным экономическим сообществам и африканским странам необходимо создавать и совершенствовать системы управления региональными транзитными перевозками.

g) Комиссии Африканского союза, региональным экономическим сообществам и государствам-членам необходимо активизировать продолжающиеся усилия в области мобилизации ресурсов, особенно мобилизации внутренних ресурсов.

h) Для объединения усилий государственного и частного секторов в области финансирования развития инфраструктуры необходимо стимулировать создание инновационных механизмов финансирования, включая развитие партнерских отношений между государственным и частным секторами, каталитических механизмов и нетрадиционных моделей проявления солидарности.

2. Увеличение количества стран, присоединившихся к соответствующим конвенциям, и обеспечение их эффективного осуществления:

a) Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам транзита необходимо стать участниками существующих инструментов Организации Объединенных Наций в области содействия развитию торговли и транспорта, в частности Системы/Конвенции в области международных дорожных перевозок, Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, Конвенции о дорожном движении, Таможенной конвенции, касающейся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, и Европейского соглашения о международных дорожных перевозках опасных грузов, а также региональных и субрегиональных соглашений.

b) Для повышения осведомленности и углубления понимания процессов и последствий присоединения к международным конвенциям, региональным и субрегиональным соглашениям, касающимся содействия развитию транзитных

перевозок и транспорта, соответствующим системам Организации Объединенных Наций и другим организациям необходимо активизировать помощь в укреплении потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита в отношении международного правового инструмента, включая проведения программ подготовки для всех заинтересованных сторон.

с) Частному сектору необходимо участвовать в работе на всех этапах разработки инструментов в области транспорта и торговли, в том числе на начальной стадии разработки. Это будет способствовать повышению ответственности и готовности частного сектора к оказанию поддержки в осуществлении этих инструментов.

3. Инвестиции в содействие развитию сотрудничества в области транзитных перевозок и торговли:

а) Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и их партнерам – странам транзита необходимо предпринять дальнейшие шаги по согласованию политики, упрощению и стандартизации правил, документооборота и порядка пересечения границы и прохождения таможенного контроля.

б) При необходимости в рамках консультаций с институтами управления коридорами следует тиражировать и финансировать в полном объеме апробированные на практике инициативы в области содействия развитию торговли, такие как создание комплексных пограничных пунктов, с тем чтобы обеспечить их эффективность.

с) Больше внимания следует уделять вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в транзитных коридорах, а также оказания медицинской помощи и создания стоянок для грузового транспорта.

д) Партнерам в области развития необходимо увеличить поддержку странам, чтобы облегчить процесс присоединения к основным глобальным конвенциям Организации Объединенных Наций в области содействия развитию и их осуществление и позаботиться о согласовании инструментов, касающихся транзитных перевозок и торговли в Африке.

е) Региональным экономическим сообществам при поддержке партнеров в области развития и в рамках тесных консультаций с институтами управления коридорами необходимо разработать типовую правовую базу по вопросам функционирования комплексных пограничных пунктов.

ф) Региональным экономическим сообществам и институтам управления коридорами при поддержке партнеров в области развития необходимо провести обзор правовой и операционной базы комплексных пограничных пунктов.

г) В странах, не имеющих выхода к морю, и странах транзита необходимо ускорить мероприятия по реализации концепции комплексных пограничных пунктов вне графика и улучшить работу существующих пунктов.

h) Необходимо повышать роль региональных экономических сообществ и институтов управления коридорами и передавать им функции по проведению информационно-пропагандистской работы и осуществлению контроля за выполнением положений договоренностей и мер, направленных на содействие развитию торговли на национальном уровне.

i) Необходимо обеспечить участие частного сектора в разработке инструментов содействия развитию торговли, что будет стимулировать их к проведению информационно-пропагандистской работы за внедрение этих инструментов на национальном уровне.

j) Для разъяснения государствам-членам преимуществ осуществления действующих инструментов и мер региональным экономическим сообществам при поддержке партнеров в области развития необходимо провести обследование в области затрат на содействие развитию торговли.

к) Необходимо устранить сохраняющиеся в "коридорах развития" нетарифные барьеры, которые увеличивают сроки транзитных перевозок и издержки в связи с использованием маршрутов.

l) Региональным экономическим сообществам и государствам-членам необходимо внедрить механизмы выявления и устранения нетарифных барьеров, таких как система, разработанная САДК, Общим рынком востока и юга Африки и Апелляционной комиссией по вопросам выборов.

4. Торговые переговоры и расширение торговли:

a) Обеспечить реальное открытие рынков и создание возможностей для развивающихся стран, особенно малых и наиболее уязвимых, таких как развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должна справедливая, прозрачная, всеохватная и предсказуемая система международной торговли, основанная на принципе развития. Чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, смогли извлечь из нее преимущества, особенно в тех областях, которые оказывают значительное благоприятное влияние на их торговые потоки, а именно в плане содействия торговле, обеспечения доступа к рынкам и устранения нетарифных барьеров и других мер, ведущих к диспропорциям торговли, а также проблем с осуществлением, требуется ускорить ход Дохинского раунда переговоров.

b) Важное место в продолжающихся переговорах о сокращении издержек и обеспечении гарантий экспорта товаров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, занимает вопрос о содействии торговле. Активизация усилий по содействию торговле позволит таким странам наладить более эффективный поток товаров и услуг, а также повысить свою конкурентоспособность на международном уровне. В будущее соглашение о содействии торговле, которое будет содержаться в итоговом документе Дохинского раунда, должны быть включены имеющие юридическую силу обязательства по обеспечению свободы транзита, таможенного сотрудничества, ускорения товарооборота, выпуска и таможенного оформления транзитных грузов, режима наиболее благоприятствуемой нации, национального режима, соизмеримых транзитным услугам тарифов и платежей и прозрачных и предсказуемых процедур, а также особого и дифференцированного режима с необходимой финансовой и технической поддержкой для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Необходимо в срочном порядке рассмотреть особые потребности развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на текущих переговорах о содействии развитию торговли в рамках ВТО.

c) Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо оказать поддержку для обеспечения их активного участия в переговорах и ускоренного принятия соглашения о содействии развитию торговли, в котором учи-

тывались бы интересы и проблемы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В то же время развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо принять меры по диверсификации таких пользующихся спросом товаров, как услуги, которые в меньшей степени зависят от транспортировки и на которые в меньшей степени распространяются торговые барьеры.

d) Для обеспечения заметного участия в глобальном торговом режиме необходимо улучшить доступ на рынки для сельскохозяйственных и несельскохозяйственных товаров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

5. Присоединение к ВТО:

Следует упростить процедуру вступления в ВТО для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и учитывать в процессе принятия этих стран их индивидуальный уровень развития и особые потребности и проблемы, связанные с их невыгодным географическим положением. Все положения об особом и дифференцированном режиме, предусмотренные в Генеральном соглашении по тарифам и торговле и во всех соглашениях ВТО, должны на деле применяться по отношению ко всем вступающим в ВТО развивающимся странам, не имеющим выхода к морю. В этом отношении, для того чтобы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могли воспользоваться опытом друг друга, важно обеспечить передачу и распространение опыта вступления в ВТО и выполнения руководящих принципов вступления. Для содействия их ускоренному вступлению в ВТО необходимо продолжать оказывать техническую помощь вступающим в ВТО развивающимся странам, не имеющим выхода к морю.

6. Структурные преобразования, диверсификация, увеличение добавленной стоимости и индустриализация:

a) Африканские развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, большинство из которых зависят от торговли сырьевыми товарами, имеют реальные возможности извлечь выгоду из своей обеспеченности ресурсами и высоких цен на сырье на международных рынках, а также из изменений в методах организации глобальных производственных процессов. Основанная на сырьевой базе индустриализация может стать движущей силой экономического роста на континенте, способствовать улучшению его неблагоприятного положения в глобальной экономике и повышению его устойчивости к потрясениям. Ключевым компонентом в этой области является необходимость разработки и осуществления действенных планов развития и индустриальных стратегий, направленных на устранение проблем и создание возможностей для участия африканских стран в производстве добавленной стоимости и основанной на сырьевых товарах индустриализации. Успешное осуществление политики индустриализации поможет африканским странам в укреплении и обеспечении устойчивости политического пространства за счет более высокого и стабильного роста ставок и налоговых поступлений.

b) Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо принять при содействии международного сообщества политические курсы, нацеленные на структурное преобразование экономики, акцентируя внимание на исследованиях, инновационных подходах, индустриализации, увеличении добавочной стоимости, расширении производственных мощностей, диверсификации и сокращении зависимости от экспорта сырьевых товаров, увеличении передачи технологий, повышении продуктивности сельского хозяйства, расши-

рении сферы услуг и присоединении к глобальным и региональным производственно-сбытовым цепочкам.

с) Поставить поддающиеся оценке цели и предоставить механизм для контроля за ходом достижения прогресса в области структурных преобразований.

d) Принять меры по укреплению устойчивости развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к воздействию экономических, финансовых и продовольственных кризисов, изменения климата и опустынивания.

7. Региональная интеграция и сотрудничество:

a) По сравнению с другими крупными регионами доля внутриафриканской торговли остается крайне незначительной и колеблется между 10 и 12 процентами. Внутриафриканская торговля является более диверсифицированной и в большей степени зависит от промышленных товаров, чем торговля Африки с внешними партнерами, и увеличение объема торговли между африканскими странами создаст огромный потенциал для поддержки процесса индустриализации и структурных преобразований. Для стимулирования развития внутриафриканской торговли африканским странам необходимо устранить такие связанные с торговлей препятствия, как нетарифные барьеры, слабая инфраструктура, недостаточное использование потенциала производственно-сбытовых цепочек, нехватка производственных мощностей, проблемы, связанные с управлением и обеспечением социальной и экономической стабильности.

b) Существуют значительные возможности для более широкого использования потенциала региональной экономической интеграции, особенно с точки зрения увеличения объема внутрирегиональной торговли и внутрирегиональных потоков прямых иностранных инвестиций и улучшения взаимодействия за счет развития транспортных, энергетических и информационно-коммуникационных сетей. Для продвижения более всеобъемлющей и сбалансированной модели экономического роста и устойчивого развития развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо максимально эффективно использовать механизмы преференциальной торговли для получения взаимодополняющих выгод не только в субрегионе, но и по всем субрегионам в таких областях, как энергетическая безопасность и содействие развитию торговли.

с) В целях повышения конкурентоспособности и получения максимальной выгоды от процесса глобализации развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и их региональным и глобальным партнерам в области развития необходимо принять меры для углубления региональной интеграции, включая ускорение процесса осуществления соглашений о свободной торговле.

8. Свободное передвижение людей и товаров:

a) Региональным экономическим сообществам, институтам управления коридорами и государствам-членам следует укреплять свой потенциал, с тем чтобы создать благоприятные условия для осуществления своих мандатов в области свободного передвижения людей и товаров.

b) Отслеживание прогресса в области свободного передвижения людей и товаров затруднено из-за того, что в этом процессе участвует несколько государственных департаментов (например, транспорта, торговли и иммиграции), что, таким образом, требует более эффективной и широкой координации действий.

с) Прогресс, достигнутый разными региональными экономическими сообществами в обеспечении свободного передвижения людей и грузов, неоднороден, что требует проведения дополнительных исследований в целях углубления существующего понимания этой проблемы.

d) Региональным экономическим сообществам и государствам-членам необходимо разработать и осуществить упрощенные и согласованные визовые правила для водителей, занятых в международных транспортных перевозках (грузовых и пассажирских).

9. Повышение роли частного сектора:

a) Для повышения роли частного сектора правительствам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, необходимо укреплять политические рамки партнерских отношений между государственным и частным секторами и создать необходимые правовые инструменты и институты.

b) Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и их партнерам в области развития необходимо расширять потенциал частного сектора, в частности предпринимательский потенциал малых и средних предприятий.

с) Правительствам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, следует расширять консультации и участие частного сектора в процессах и инициативах в области региональной интеграции, особенно в области развития сотрудничества по линии транзитных перевозок и пограничного контроля.

d) Аналогичным образом на субрегиональном и глобальном уровнях необходимо создать благоприятные условия для участия и внесения вклада частного сектора в формирование региональных и глобальных политических курсов и правовых инструментов.

e) Необходимо, чтобы частный сектор был включен в качестве основной заинтересованной стороны в новую программу действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

f) Для привлечения большего объема более диверсифицированных прямых иностранных инвестиций развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует стремиться к созданию стабильных, предсказуемых и благоприятных инвестиционных условий.

10. Международные меры поддержки и финансовые средства:

a) Необходимо, чтобы конкретные и целенаправленные меры поддержки были оказаны развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, организациями системы Организации Объединенных Наций, международными организациями и партнерами в области развития, с тем чтобы помочь этим странам минимизировать высокие издержки, связанные с отсутствием выхода к морю.

b) Необходимо максимально активизировать и привлечь средства, предоставляемые в рамках официальной помощи в целях развития, инициативы по оказанию помощи в торговле и сотрудничеству Юг-Юг, на проведение мероприятий по устранению физических и нефизических барьеров, отделяющих развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, от существующих общих потоков в сфере мировой торговли.

с) Международному сообществу следует поддерживать и стимулировать приток прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю.

d) Организациям системы Организации Объединенных Наций, в частности КВПНРМ и ЭКА, международным, региональным и субрегиональным организациям, международным и региональным финансовым институтам и другим заинтересованным сторонам необходимо продолжать и увеличивать помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в наращивании потенциала предложения, с тем чтобы они могли воспользоваться уже имеющимися преимуществами в сфере торговли, а также предоставить им возможности для расширения границ международной торговли.

e) Необходимо, чтобы решающую роль в заполнении финансовых пробелов играли частный сектор и партнерства между государственным и частным секторами, а также многосторонние и региональные финансовые институты и институты в области развития. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, необходимо создать надлежащие правовые рамки для партнерских отношений между государственным и частным секторами.

f) Необходимо изыскивать инновационные источники финансирования, включая направление переводов денежных средств на развитие производственной деятельности и приобретение облигаций на развитие инфраструктуры.

g) Организациям системы Организации Объединенных Наций и другим учреждениям в области развития необходимо предоставить финансирование и программы инновационного финансирования для содействия обновлению парка транспортных средств для осуществления международных грузовых и пассажирских перевозок.

11. Осуществление и обзор хода выполнения Программы:

a) Необходимо позаботиться о том, чтобы в следующую программу действий были включены широкомасштабные краткосрочные, среднесрочные и долгосрочные цели и задачи, а также четкий механизм контроля и отчетности, который позволит обеспечить учет проблематики программы в национальных стратегиях в области развития, субрегиональных и региональных рамочных положениях в области развития и интеграции и рабочих программах региональных экономических сообществ.

b) Для укрепления партнерских отношений и взаимной подотчетности необходимо, чтобы механизм контроля обеспечивал осуществление непрерывного и эволюционирующего процесса.

с) Региональным экономическим сообществам необходимо учитывать проблематику новой программы действий и проводить регулярные обзоры хода ее осуществления на субрегиональном уровне, при этом в сотрудничестве с Комиссией Африканского союза ЭКА следует играть руководящую роль в организации два раза в год обзоров хода осуществления программы на региональном уровне, что внесет вклад в проведение ежегодного глобального обзора в рамках Генеральной Ассамблеи.

d) Необходимо создать в Аддис-Абебе африканский центр повышения квалификации для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

12. Повестка дня в области развития на период после 2015 года:
- а) Учет особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в глобальной повестке дня в области развития на период после 2015 года и цели по обеспечению устойчивого развития.
 - б) В новой повестке дня в области развития для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, необходимо обратить особое внимание на более всеобъемлющий подход к решению проблем, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю.
13. Последующие действия:
- а) Доклад совещания по региональному обзору для Африки, включающий рекомендации, следует представить на следующей Конференции министров транспорта африканских стран и следующей Конференции африканских министров торговли.
 - б) Для того чтобы мнения и интересы африканских развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и стран транзита были в полном объеме отражены в итоговом документе Конференции, доклад также должен быть представлен на второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и на заседании ее межправительственного подготовительного комитета.

V. Закрытие совещания

64. Представитель ЭКА поблагодарил участников за их позитивное и эффективное участие, благодаря которому на совещании были сделаны плодотворные выводы. Затем он объявил о закрытии совещания.
-