



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
25 July 2011  
Russian  
Original: English

## Шестьдесят шестая сессия

Пункт 22(b) предварительной повестки дня\*

### Группы стран, находящихся в особой ситуации:

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

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

### Доклад Генерального секретаря

#### *Резюме*

Настоящий доклад представлен во исполнение резолюции 65/172 Генеральной Ассамблеи, в которой Ассамблея просила Генерального секретаря представить Ассамблее на ее шестьдесят шестой сессии аналитический доклад об осуществлении Алматинской программы действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита и Алматинской декларации заседания по среднесрочному обзору. В докладе содержится анализ прогресса, достигнутого в деле реализации Алматинской программы действий странами, не имеющими выхода к морю, и

\* A/66/150.



их партнерами по развитию, а также освещаются усилия, предпринимаемые системой Организации Объединенных Наций и другими организациями в этой области. В нем указаны наиболее существенные проблемы и предлагаются рекомендации, направленные на ускорение темпов осуществления этой программы.

## I. Введение

1. Алматинская программа действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита, была принята в 2003 году в качестве реакции Организации Объединенных Наций на растущее признание международным сообществом особых нужд и проблем в области развития, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Отсутствие у этих стран прямого выхода к морю, их географическая удаленность и изолированность от мировых рынков сдерживает их усилия, направленные на обеспечение устойчивого экономического роста и достижение целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия.

## II. Обзор социально-экономического положения развивающихся стран, не имеющих выхода к морю

2. В результате глобального финансово-экономического кризиса развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по показателям всей группы испытывали спад темпов экономического роста, которые в 2009 году снизились до 3,6 процента по сравнению с показателем 2008 года на уровне 5,8 процента (см. приложение, таблица 1). Согласно данным доклада «Мировое экономическое положение и перспективы, 2011 год» Департамент по экономическим и социальным вопросам Секретариата оценивает темпы экономического роста в 2010 году по этой группе стран на уровне около 5,8 процента, что свидетельствует о том, что экономика не имеющих выхода к морю развивающихся стран идет на подъем.

3. После вспышки инфляции в 2008 году показатели ее темпов в 2009 году стали снижаться практически во всех развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, что было обусловлено слабым внутренним спросом и падением цен на сырьевые товары, прежде всего на энергоресурсы и продовольствие. В 2010 году в большинстве не имеющих выхода к морю развивающихся странах Африки и Южной Азии темпы инфляции оставались низкими или замедлились.

4. В 2009 году во всех развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, было отмечено снижение объемов экспорта и импорта, что было обусловлено глобальным финансово-экономическим кризисом. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны испытывали в 2009 году по показателям всей группы снижение объемов притока прямых иностранных инвестиций. Чистые поступления по линии официальной помощи на цели развития (ОПР) от традиционных доноров на нужды развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имели положительную динамику, увеличившись с 22,6 млрд. долл. США в 2008 году до 24,8 млрд. долл. США в 2009 году. Нынешняя задолженность в процентном отношении к валовому национальному доходу (ВНД) увеличилась (ВНД) с 43 процентов в 2008 году до 48 процентов в 2009 году.

5. Объем денежных переводов в 2009 году имел тенденцию к снижению. В некоторых не имеющих выхода к морю развивающихся странах, в частности в

Кыргызстане, Лесото, Непале и Таджикистане, денежные переводы являются важным источником поступлений капитала, составляя свыше 20 процентов валового внутреннего продукта (ВВП).

6. В период до финансово-экономического кризиса развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сумели добиться заметного прогресса по ряду направлений социального развития: половина из 25 не имеющих выхода к морю развивающихся стран, по которым имеются данные, смогли в период с 2002 по 2008 год более чем на 20 процентов сократить численность населения, живущего в крайней нищете (см. приложение, таблица 8). В результате кризиса число людей, живущих в крайней нищете, резко возросло, поскольку многие из них потеряли работу и заработок, особенно в ключевых экспортных отраслях. Серьезной проблемой в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, остается высокий уровень безработицы среди молодежи. Поэтому важно, чтобы эти страны разработали стратегии, направленные на расширение занятости, и выделяли необходимые ресурсы для создания эффективных систем социальной защиты населения.

7. В развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, по-прежнему остается относительно высоким показателем численности голодающего населения: в половине этих стран в период с 2005 по 2007 год доля населения, живущего в условиях недоедания, составляла более 20 процентов. Географическое расположение развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, обуславливает их повышенную уязвимость росту цен на продовольствие из-за высоких транспортных расходов. Согласно данным Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций (ФАО) в марте 2011 года из 29 стран, испытывающих потребность в получении внешней помощи из-за острых проблем продовольственной безопасности, 12 стран были развивающимися странами, не имеющими выхода к морю.

8. В период с 2000 по 2010 год половина развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, испытывали проблемы обезлесения, а в пяти странах была отмечена утрата лесного покрова на площади более 15 процентов. Серьезную проблему вызывает изменение климата, которое усугубляет процессы обезлесения и опустынивания, ведет к утрате биоразнообразия и оказывает негативное воздействие на транспортную инфраструктуру. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, подвержены стихийным бедствиям. Например, в 2009–2010 годах экономика Монголии пострадала от суровой зимы, когда погибло свыше 10 млн. голов домашнего скота. В 2010 году район Сахели, включая Мали, Буркина-Фасо, Чад, Нигер и Эфиопию, пострадал от засухи.

9. В целом, за восемь лет реализации Алматинской программы действий развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, сумели добиться определенного прогресса в деле достижения целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, что особенно заметно по таким показателям, как рост численности учащихся начальных школ, достижение паритета в сфере начального образования и увеличение представленности женщин в национальных парламентах. Вместе с тем, в сфере социального развития остаются серьезные проблемы, связанные с достижением продовольственной безопасности, искоренением нищеты и снижением детской и материнской смертности. Назрела также необходимость в решении проблем неравенства между жителями сельских и городских районов, а также в уровне их доходов и гендер-

ной незащищенности. Глобальный финансово-экономический кризис отбросил развивающиеся страны по ряду направлений серьезно назад. Для достижения целей Декларации тысячелетия необходимо наращивать усилия по восполнению потерь при более широкой международной поддержке не имеющих выхода к морю развивающихся стран на основе увеличения официальной помощи на цели развития.

10. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему испытывают ограничения в участии в международной торговле, что обусловлено отсутствием прямого доступа к морю и удаленностью от крупных рынков, слабой развитостью транзитной транспортной инфраструктуры, обременительными таможенными и пограничными процедурами, высокими банковскими ставками и дороговизной других услуг и операций. Такие ограничения ведут к повышению транспортных расходов и издержек при проведении торговых операций.

11. Для определения того, насколько транспортные расходы и высокая стоимость торговых операций влияют на экономику развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам попыталась оценить такие издержки на основе использования данных платежных балансов, которые ведутся Международным валютным фондом (МВФ). По расчетам Канцелярии общие затраты на грузоперевозки в платежном балансе стран (которые включают суммы расходов по всем грузоперевозкам товаров импорта и экспорта, выплаченные предприятиям за границей или полученные национальными предприятиями из-за рубежа), т.е. в виде соотношения между общей стоимостью импорта и экспорта (см. приложение, таблица 4). Эти данные показывают, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, фактически вынуждены платить более высокие цены, поскольку стоимость грузоперевозок по отношению к общей стоимости экспорта и импорта в 2009 году была крайне высокой, особенно для не имеющих выхода к морю стран Африки, где у одной страны этот показатель достигал 21,4 процента. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, как отдельная группа имеют более высокий показатель соотношения стоимости грузоперевозок к общей стоимости экспорта и импорта, который на 45 процентов превышает показатель по группе развивающихся стран транзита. Это явно свидетельствует о том, что развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, несут более высокие расходы на транспорт и торговые операции, тогда как эти ресурсы можно было бы инвестировать в развитие производственных мощностей.

12. Эти данные подтверждаются далее информацией, содержащейся в докладе Всемирного банка "Doing Business 2011" («Деловая активность, 2011 год»), в котором указывается, что помимо 10 стран, которые входят в число первых 100 стран (Армения, Азербайджан, Ботсвана, Казахстан, Кыргызстан, Монголия, Республика Молдова, Руанда, бывшая югославская Республика Македония и Замбия), 20 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по которым имеются данные, занимают места от 104 и далее до 183, из всех 183 стран мира, в том числе из-за высоких издержек импорта и экспорта.

### III. Приоритеты

#### A. Основные вопросы политики в области транзитных перевозок

13. Международные конвенции и соглашения<sup>1</sup> служат базовыми документами для гармонизации и упрощения формальностей и процедур транзитных перевозок, и их эффективное осуществление может значительно способствовать доступу к морю развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Процесс ратификации этих конвенций идет медленно (см. таблицу 1 ниже). В период после проведения среднесрочного обзора Алматинской программы действий всего лишь несколько развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, ратифицировали международные соглашения в области транспортных перевозок или присоединились к этим документам, а именно: Казахстан, Буркина-Фасо, Республика Молдова и Лаосская Народно-Демократическая Республика.

Таблица 1

**Число развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые присоединились к конвенциям Организации Объединенных Наций в области транспортных перевозок<sup>a</sup>**

<i>Конвенция</i>	<i>Число развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые стали договаривающимися сторонами конвенции (среди 31 страны)</i>
Конвенция о дорожном движении (1968 год)	13
Конвенция о дорожных знаках и сигналах (1968 год)	8
Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (1975 год)	11
Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных средств (1956 год)	5
Таможенная конвенция о перевозке контейнеров (1972 год)	6
Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе (1982 год)	10
Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (1956 год)	10

*Источник:* [www.unece.org/trans/conventh/legalinst.html](http://www.unece.org/trans/conventh/legalinst.html).

<sup>a</sup> В своей резолюции 48/11 от 1992 года Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана рекомендовала странам региона рассмотреть вопрос о присоединении к семи конвенциям, названным в этой таблице.

14. На региональном и субрегиональном уровнях удалось добиться значительного прогресса в деле разработки соглашений, которые позволяют развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и странам, находящимся по

<sup>1</sup> Под эгидой Европейской экономической комиссии действуют 57 международных конвенций, соглашений и протоколов, которые служат базовыми документами для унификации и упрощения формальностей и процедур в области международных транспортных и транзитных перевозок.

соседству с ними, гармонизировать политику, законодательство, процедуры и практику в области транспортных и транзитных перевозок со странами транзита. Азия добилась существенного прогресса в разработке и применении межправительственного соглашения об использовании азиатской сети автомобильных дорог и межправительственного соглашения об использовании трансасиатской сети железных дорог. Кроме того, в Азии были подписаны другие региональные, а также субрегиональные соглашения.

15. В Африке наблюдается прогресс в разработке рамочной программы гармонизации норм и стандартов использования трансафриканской сети автомобильных дорог на региональном уровне. На субрегиональном уровне государства — члены региональных экономических сообществ заключили ряд соглашений, способствующих проведению благоприятствующей политики в области транспортных перевозок, транзита и торговли. На базе подписания общих соглашений эти сообщества добились также прогресса в деле гармонизации стандартов и нормативных правил. Например, создание трехсторонней оперативной группы на основе договоренностей между Общим рынком Восточной и Южной Африки (КОМЕСА), Восточноафриканским сообществом (ВАС) и Сообществом по вопросам развития стран юга Африки (САДК) позволило согласовать их нормативные акты и правила в области транспортных перевозок, энергетики, информационно-коммуникационных технологий и водных ресурсов, а также в области развития инфраструктуры. В Западной Африке Экономическое сообщество западноафриканских государств (ЭКОВАС) и Западноафриканский экономический и валютный союз (УЕМОА) также стремятся гармонизировать свои программы упрощения процедур транзитных перевозок.

16. В Южной Америке развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, являются членами Южноамериканского общего рынка (МЕРКОСУР) и Андского сообщества, а также участниками соответствующих соглашений о транзитных перевозках и торговле.

17. Наряду с подписанием целого ряда региональных и субрегиональных соглашений, которые могут служить основой для упрощения и гармонизации формальностей и процедур, необходимо отметить, что многие соглашения не выполняются в полном объеме. Их эффективное применение является важным фактором для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые могли бы пользоваться упрощенным режимом транзитных перевозок.

18. На национальном уровне ряд развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, приняли внутригосударственные нормативно-правовые акты, направленные на облегчение торговых операций и транспортных перевозок, а также на развитие и обслуживание инфраструктуры. Они также предприняли ряд инициатив, направленных на укрепление и налаживание институциональных механизмов координации работы по облегчению внутренних транзитных перевозок. Например, страны — члены Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и субрегиона Большого Меконга создали национальные органы по упрощению процедур торговли и транспортных перевозок в рамках своих обязательств по региональным соглашениям или самостоятельно по собственной инициативе. Эти органы способствуют налаживанию эффективной координации и сотрудничества между соответствующими учреждениями, которые занимаются вопросами содействия развитию международной торговли и транспортных перевозок. Их эффективному функционированию препятствуют

такие факторы, как недостаточный объем финансовых ресурсов, низкий уровень признания их роли и задач и ограниченная представленность ключевых заинтересованных субъектов.

19. Был отмечен дальнейший прогресс в деле рационализации административных правил и упрощения процедур пограничного контроля. В ряде сопряженных пограничных пунктов вдоль транспортных коридоров в субрегионах КОМЕСА, ВАС и недавно ЭКОВАС был установлен пограничный режим «одной остановки». Первый такой пограничный пункт с режимом «одной остановки» был создан в декабре 2009 года на границе между Замбией и Зимбабве. Его создание способствовало упрощению формальностей и процедур прохождения пограничного контроля и привело к сокращению времени простоя коммерческих грузовиков на границе с 5 дней до менее 24 часов.

20. В Южной Америке страны — члены МЕРКОСУР, подписавшие Ресифское соглашение о создании комплексных пунктов контроля, договорились применять процедуры комплексного контроля в 16 пограничных пунктах. Комплексный контроль на своей границе установил Парагвай с Бразилией. Ведется работа по созданию такого пограничного пункта с Боливией (Многонациональным Государством), которая сейчас уже вышла на продвинутую стадию согласования.

21. В Юго-Восточной Азии страны Большого Меконга подписали субрегиональное соглашение о режиме трансграничных транспортных перевозок, которое предусматривает создание пунктов проверки в режиме «одной остановки» и в режиме «одного окна» с целью добиться максимальной эффективности работы на границе. Были разработаны совместные инициативы по оформлению документов, которые составляют часть многосторонней донорской программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), которая находится в ведении Азиатского банка развития (АБР). Создание пограничных пунктов с режимом «одной остановки» отвечает интересам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и служит эффективным инструментом пограничного контроля, который необходимо распространять в других регионах.

22. В Африке в субрегионе КОМЕСА была создана система «желтой карточки», которая является страховым полисом автотранспортных средств и действует во всех странах-участницах. Она облегчает трансграничное движение транспортных средств между странами — членами КОМЕСА. Эта карточка позволяет снизить задержки на границе, поскольку перевозчики и водители теперь не обязаны приобретать страховку на каждом пограничном пункте.

## **В. Развитие и обслуживание инфраструктуры**

23. Автомобильные дороги являются наиболее распространенным видом транспорта среди большинства развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, особенно в Африке, где на их долю приходится около 90 процентов перевозок внутренней африканской торговли. Тем не менее количество дорог с твердым покрытием остается крайне низким: лишь девять развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имеют свыше 50 процентов асфальтовых дорог, а в восьми странах этот показатель колеблется от 20 до 49 процентов (см. приложение, таблица 5). На национальном уровне ряд стран имеют неза-

висимые источники финансирования работ по обслуживанию автомобильных дорог, которые включают сборы с пользователей дорог, налог на топливо и бюджетные ассигнования. В 27 странах Африки были созданы дорожные фонды. В других регионах некоторые развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, тоже имеют дорожные фонды, предназначенные для обслуживания дорог. Например, недавно Республика Молдова внесла в свой закон о дорожном фонде от февраля 1996 года поправки, предусматривающие увеличение объема финансирования работ по обслуживанию и восстановлению дорог.

24. Некоторые страны создали дорожные агентства, которые функционируют независимо от профильных министерств. Они занимаются в основном выдачей подрядов на производство общественных работ. В одном исследовании Всемирного банка указывается на то, что страны, создавшие дорожные фонды и установившие высокие налоги на топливо, направляют больше средств на обслуживание дорог и имеют меньше издержек в их целевом использовании по сравнению со странами, зависящими от традиционных ассигнований из бюджета<sup>2</sup>.

25. На региональном уровне необходимо отметить прогресс в странах Азии, которые сумели улучшить состояние дорог азиатской сети автомобильных дорог на участках протяженностью 22 263 км (15,8 процента), в том числе: а) восстановление автотрассы АН5 (Баку — Алят-Газах — Красный мост) и автотрассы АН8 (Баку — Губа-Самур — Алят-Астара) в Азербайджане; б) строительство автомагистралей АН3, АН4 и АН32 и разработка нового плана модернизации автотрассы АН3 до госстандартов класса I в Монголии; в) продолжение строительства двух мостов вдоль автотрассы АН3 Чианг Конг-Хуайсай и вдоль автотрассы АН15 Такхек-Накхон Фаном между Лаосской Народно-Демократической Республикой и Таиландом; г) запланированная реконструкция автотрассы АН82 (на участке Ереван-Аштарак) в Армении; и е) реконструкция автотрассы АН82 из Исламской Республики Иран в Армению и Грузию. Согласно оценкам Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и азиатских государств-членов, которые были проведены в 2006 году в рамках реализации в общей сложности 121 приоритетного инвестиционного проекта в 25 государствах-членах, на строительство различных участков азиатских автодорог было инвестировано или запланировано инвестировать около 25 млн. долл. США, а для реконструкции и модернизации дорог азиатской сети автомобильных дорог протяженностью 26 000 км не хватает 18 млрд. долл. США от необходимой суммы.

26. В Южной Америке была разработана инициатива по интеграции региональной инфраструктуры в целях координации усилий в области развития транспортных, энергетических и телекоммуникационных сетей в этом регионе. Инициатива предусматривает реализацию в общей сложности 524 проектов на сумму 54,61 млрд. долл. США<sup>3</sup>. По состоянию на середину 2010 года в рамках этой инициативы было выполнено 44 процента ее проектов по укреплению инфраструктуры.

<sup>2</sup> Ken Gwilliam and others, *The Burden of Maintenance: Roads in Sub-Saharan Africa* (Washington, D.C., The World Bank, 2008).

<sup>3</sup> Latin American and Caribbean Economic System, *Physical Infrastructure for Integration in Latin America and the Caribbean* (2011).

27. В Африке в 2010 году по инициативе Африканского союза была развернута программа развития инфраструктуры в регионе, которая призвана объединить различные региональные и континентальные инициативы по развитию инфраструктуры автомобильного и железнодорожного транспорта, информационно-коммуникационных технологий и энергетических систем и которая реализуется под руководством Африканского банка развития (АфБР). Главной задачей программы является координация усилий и использование ресурсов в интересах развития инфраструктуры. Решающую роль в развитии экономики африканских стран, не имеющих выхода к морю, призвана играть трансафриканская автомагистраль, которая на отдельных участках еще не введена в эксплуатацию, и для завершения их строительства потребуются значительные ресурсы. Сейчас в ряде стран и региональных экономических сообществ Африки ведутся работы по реализации крупных проектов по модернизации сети автомобильных дорог.

28. Наряду с достижением определенного прогресса в строительстве и обслуживании автодорожной инфраструктуры следует отметить многие нерешенные проблемы, в том числе недостаточное финансирование дорожных фондов, перегрузка автотранспортных средств и нехватка ресурсов для развития автодорожной инфраструктуры.

29. Слабым звеном в развитии транспортных систем развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по-прежнему являются железные дороги. Только девять развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имеют железные дороги протяженностью более 1000 км, которые способны перевозить коммерческие грузы. Общая протяженность трансасиатской сети железных дорог составляет 114 000 км и еще около 8000 км остаются недостроенными (7 процентов). Был отмечен прогресс в планировании и строительстве недостающих участков железных дорог в Азербайджане, Лаосской Народно-Демократической Республике, Монголии и Узбекистане.

30. В Африке протяженность сети железных дорог составляет 74 775 км, однако она имеет крайне слабую разветвленность и сосредоточена в основном на севере и на юге континента. В 2006 году по линии Нового партнерства в интересах развития Африки (НЕПАД) и Африканского союза было проведено исследование в области развития инфраструктуры железных дорог в регионе, которое показало наличие недостроенных участков протяженностью 26 362 км. В этом подсекторе практически не было отмечено никакого прогресса, однако планируется возродить отдельные проекты развития железных дорог в западной, центральной, восточной и южной частях Африки.

31. В Южной Америке был отмечен прогресс в деле интеграции железных дорог. В мае 2010 года Бразилия и Парагвай заключили соглашение о реализации с участием бразильского банка развития проекта, который свяжет железнодорожную систему Парагвая с железной дорогой, соединяющей бразильский город Паранагуа и чилийский город Антофагаста, что, по сути, позволит создать межконтинентальный железнодорожный коридор.

32. Среди основных проблем в сфере развития сетей железных дорог следует отметить ограниченность ресурсов для инвестирования в строительство недостающих участков и разную ширину железнодорожной колеи, что вызывает необходимость частной погрузки и разгрузки товаров и увеличивает простои и транспортные расходы.

33. Был отмечен прогресс в строительстве сухопутных терминалов. Сухопутные терминалы выполняют аналогичные функции, что и морские терминалы, и позволяют создавать коридоры для смешанной перевозки грузов. В Азии, например, Монголия планирует построить четыре сухопутных терминала вдоль трансасиатской железной дороги. Непал имеет четыре сухопутных терминала, и существуют планы строительства сухопутных терминалов в других странах, включая Казахстан и Узбекистан. В Африке сухопутные терминалы были построены в Буркина-Фасо, Эфиопии, Нигерии и Уганде, а в Южной Америке сухопутный терминал был построен в Парагвае.

34. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, добились значительного прогресса в деле модернизации телекоммуникационной инфраструктуры, особенно в использовании сотовых телефонов и в развитии сети Интернет. Как отдельная группа эти страны в период с 2008 по 2009 год расширили сеть использования сотовых телефонов и Интернета соответственно на 25 и 37 процентов (см. приложение, таблица 6). Такой успех стал возможным благодаря либерализации сектора телекоммуникаций и привлечения инвестиций частного сектора.

35. Для сокращения задержек во время транзита важнейшее значение для перевозки грузов развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, приобретает необходимость развития инфраструктуры в сфере энергетики. Между тем, такая инфраструктура у них по-прежнему остается слабой и ненадежной, как это видно на примере пяти развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые являются чистыми импортерами энергии. Потребности в финансировании энергетической инфраструктуры на национальном и региональном уровнях относительно высоки и требуют увеличения вложений из всех источников ресурсов, включая отечественные, двухсторонние, региональные и многосторонние каналы, а также расширения партнерского сотрудничества с частным сектором.

36. Исследования, проведенные Всемирным банком<sup>4</sup>, свидетельствуют о том, что проблемы развития транспортной инфраструктуры не ограничиваются лишь нехваткой физической инфраструктуры, а страдают также из-за отсутствия надлежащей «мягкой» инфраструктуры, главным образом рынков логистики, необходимых для улучшения обслуживания вдоль транспортных и транзитных коридоров. Многие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, предприняли инициативы, направленные на разработку политики в области регулирования транспортных перевозок и содействия развитию конкурентоспособных экспедиторских служб, а также служб смешанных перевозок и служб логистики. Тем не менее во многих странах экспедиторские службы и службы логистики осуществляют операции лишь в небольших масштабах и эта сфера услуг крайне раздроблена.

37. Участие частного сектора сильно различается в различных субсекторах. Самый высокий показатель участия отмечен в секторе мобильной связи, за которым следует сектор транспорта, исполняющий контракты на подрядные работы по обслуживанию автодорог и концессии при работах на контейнерных терминалах и железных дорогах. В энергетическом секторе по-прежнему преобладают государственные энергетические компании, хотя проявляется интерес к

<sup>4</sup> Jean-François Arvis and others, *Connecting Landlocked Developing Countries to Markets: Trade Corridors in the 21<sup>st</sup> Century* (World Bank, 2011).

приватизации структур производства и распределения электроэнергии. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, должны стремиться налаживать активное и эффективно сотрудничество с частным сектором на основе создания благоприятной обстановки и нормативной базы.

### **С. Международная торговля и содействие развитию торговли**

38. Несмотря на достижение определенного прогресса в деле углубления интеграции развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в глобальную систему международной торговли, членами Всемирной торговой организации (ВТО) являются лишь 22 страны из 31 развивающейся страны, не имеющей выхода к морю. Все остальные страны, кроме одной, являются наблюдателями при ВТО и находятся в процессе переговоров о присоединении. Наряду с внутренними институциональными реформами необходимо предпринимать усилия на многостороннем уровне в поддержку установления таких условий для присоединения этих стран, которые отвечали бы их интересам и способствовали их развитию.

39. Несмотря на то, что по всей группе развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, отмечался рост объема экспорта товаров, который в период с 2003 года по 2008 год увеличился в номинальной стоимости с 33 млрд. долл. США до 153 млрд. долл. США, показатели экспорта этих стран в период с 2008 по 2009 год снизились на 42 процента (см. приложение, таблица 4). Доля товарного экспорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, к общему объему мирового экспорта остается ниже 1 процента. Хотя их доля в мировом экспорте увеличилась с 0,45 процента в 2003 году до 0,96 процента в 2008 году, этот показатель в 2009 году претерпел падение, составив 0,75 процента. И наоборот, доля развивающихся стран транзита в мировом экспорте неуклонно увеличивалась, поднявшись с 13 процентов в 2003 году до 18 процентов в 2009 году.

40. В 2009 году в результате воздействия глобального финансово-экономического кризиса объем товарного импорта развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, снизился на 16,5 процента. Как показывают расчеты МВФ, в 2010 году объем импорта в 21 стране из числа развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, приобрел динамику подъема. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, все чаще вступают в региональные соглашения по преференциальной торговле, которые позволяют добиться сокращения средних тарифов в результате принятия односторонних мер и реализации региональных протоколов об интеграции. Среди развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, 11 азиатских стран являются участниками более чем 40 действующих торговых соглашений или находятся в стадии ведения переговоров о заключении новых соглашений на региональном уровне. В Африке торговые соглашения действуют в 13 субрегиональных группах. Три региональных экономических сообщества — КОМЕСА, САДК и ВАС стремятся получить статус общего рынка. Переговоры о заключении соглашений по экономическому партнерству между Европейским союзом и африканскими региональными экономическими сообществами идут медленно. В Южной Америке отмечалось дальнейшее углубление региональной интеграции в виде создания Союза южноамериканских государств, который является межправительствен-

ным союзом, объединяющим региональные соглашения в этом регионе (МЕРКОСУР и Андское сообщество государств).

41. Тем не менее, несмотря на заключение многочисленных соглашений о преференциальной торговле на региональном уровне, внутрирегиональная торговля расширяется не столь быстрыми темпами. В 2009 году объем внутреннего экспорта стран МЕРКОСУР и внутреннего экспорта стран Андского сообщества государств составил соответственно 8 и 15 процентов от общего объема экспорта региона. В Африке средние показатели внутреннего экспорта по странам САДК, КОМЕСА и ЭКОВАС составили в период с 2000 года по 2007 год соответственно 12, 9 и 13 процентов<sup>5</sup>. Для увеличения объемов внутрирегиональной торговли крайне важно добиться улучшения региональной инфраструктуры — транспорт, энергетика и связь; эффективно выполнять региональные торговые соглашения; повысить уровень согласованности региональной нормативно-правовой базы в целях более широкого привлечения частного сектора; и упростить процедуры торговли и транзита в целях снижения издержек логистики.

42. Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, продолжали предпринимать инициативы, направленные на содействие развитию торговли. Тем не менее, при сравнении с прибрежными странами, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, имеют более низкий индекс эффективности логистики (см. таблицу 2 ниже). Низкий индекс эффективности логистики свидетельствует о существовании значительных препятствий в деле интеграции их национальных экономик в структуру глобальных рынков. Это отставание обусловлено такими факторами, как более продолжительное время прохождения таможенного контроля, низкое качество торговой и транспортной инфраструктуры, неэффективная и неконкурентоспособная логистика, обременительные процедуры пограничного и таможенного контроля, сложность отслеживания и определения мест нахождения грузов и непредсказуемость графика доставки. Поэтому важно продолжать работу, направленную на упрощение процедур в области торговли.

Таблица 2

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

<i>Исходные данные</i>	<i>Страны Африки к югу от Сахары</i>		<i>Страны Южной Азии</i>	
	<i>Страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Прибрежные страны</i>	<i>Страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Прибрежные страны</i>
Общий показатель индекса эффективности логистики	2,22	2,43	1,84	2,64
<b>Отдельные компоненты индекса эффективности логистики</b>				
Уровень развития логистики	2,21	2,45	2,84	2,69
Инфраструктура	1,97	2,11	1,61	2,41
Таможенные процедуры и торговые операции	2.10	2.30	1,69	2,34

<sup>5</sup> ECA, “Progress in intra-African trade” (Addis Ababa, 2011).

Исходные данные	Страны Африки к югу от Сахары		Страны Южной Азии	
	Страны, не имеющие выхода к морю	Прибрежные страны	Страны, не имеющие выхода к морю	Прибрежные страны
<b>Текущие данные по индексу эффективности логистики</b>				
Таможенный контроль (количество дней)	3,2	4,7	2,6	2,2
Непосредственный досмотр, в процентах (чем выше, тем хуже)	62	42	56	27

*Источник:* Jean-François Arvis and others, *The Cost of Being Landlocked* (Washington, D.C., The World Bank, 2010).

43. Переговоры по упрощению торговли, которые ведутся в рамках ВТО, направлены на ускорение перевозки грузов, оформления документов и таможенного контроля товаров, включая транзитные грузы, оказание более эффективной технической помощи и содействия в деле наращивания инфраструктуры, позволяющей упростить процесс торговли. Согласно формулировкам проекта сводного переговорного документа, который был подготовлен переговорной группой ВТО по вопросам упрощения торговли и был представлен в апреле 2011 года<sup>6</sup>, переговоры призваны улучшить соответствующие аспекты статьи V о свободе транзита, статьи VIII о сборах и формальностях, связанных с импортом и экспортом, и статьи X о публикации и применении правил торговли ГАТТ 1994 года, а также аспектов, связанных с предоставлением особого и дифференцированного режима.

#### D. Международные меры поддержки

44. В период после принятия Алматинской программы традиционные доноры увеличили объемы официальной помощи на цели развития с 12 млрд. долл. США в 2003 году до 18,9 млрд. долл. США в 2007 году и до 24,8 млрд. долл. США в 2009 году. Это составляет рост в размере более 10 процентов в год с 2003 года. Тем не менее, по объемам получаемой помощи доминируют две страны: Афганистан и Эфиопия, на долю которых в 2009 году приходилось соответственно 24 процента и 15 процентов от общего объема помощи. Официальная помощь на цели развития остается основным источником внешнего финансирования и составила в 2009 году 10 или более процентов валового национального дохода у девяти развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (см. приложение, таблица 2).

45. За период с 2003 по 2009 год объем официальной помощи на цели развития в области транспорта, складского хозяйства и связи увеличился с 775 млн. долл. США до 1,8 млрд. долл. США, причем основная часть помощи (40 процентов) направлялась в Афганистан и в три другие страны.

46. По показателям всей группы развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, претерпели совокупное снижение объемов прямых иностранных инвестиций на 17 процентов, которые составляли в 2009 году 21,9 млрд. долл. США (см. приложение, таблица 7). Несмотря на такое сокращение объемов, их доля

<sup>6</sup> См. [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/dda\\_e/chair\\_texts11\\_e/chair\\_texts11\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/chair_texts11_e/chair_texts11_e.htm).

в глобальном притоке прямых иностранных инвестиций увеличилась в 2009 году до 2 процентов по сравнению с 1,5 процента в 2008 году<sup>7</sup>. Географическое распределение прямых иностранных инвестиций по-прежнему остается неравномерным. Инвестиции сосредоточивались в основном с нескольких странах, богатых природными ресурсами. В 2009 году только на долю Казахстана приходилось 58 процентов общего объема притока прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, а 15 африканских развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, получили всего лишь 4 млрд. долл. США.

47. Ожидается, что приток прямых иностранных инвестиций будет и дальше возрастать прежде всего в страны, богатые природными ресурсами, что объясняется восстановлением цен на сырьевые товары и улучшением финансово-экономического положения таких стран. Например, приток прямых иностранных инвестиций в Казахстан в первый квартал 2010 года был на 16 процентов выше показателя за тот же период в 2009 году. Приток прямых иностранных инвестиций в Монголию превысил рубеж в 1 млрд. долл. США в 2010 году, т.е. увеличился на 25 процентов по сравнению с 2009 годом<sup>8</sup>. В 2010 году отметку в 1 млрд. долл. США по объему прямых иностранных инвестиций превысила также Замбия. Тем не менее большинство развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имеют низкий показатель притока прямых иностранных инвестиций, что объясняется главным образом тем, что экономические показатели сдерживаются объективными невыгодными географическими условиями и усугубляются неразвитой инфраструктурой, неэффективной системой логистики и слабым институциональным потенциалом.

48. В период с 2003 по 2009 год развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по показателям всей группы значительно улучшили свое положение по соотношению уровня задолженности к объему валового национального дохода и по соотношению к уровню обслуживания долга (см. диаграмму I ниже). Тем не менее оба эти показателя соотношения увеличились в 2009 году. При сравнении с развивающимися странами транзита развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, по-прежнему имеют более высокий общий уровень задолженности и уровень обслуживания долга. В 2009 году число развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которые в 2003 году имели общий показатель соотношения уровня задолженности к объему валового национального дохода свыше 100, снизилось с 6 до всего лишь 1, а число стран, имевших в 2003 году показатель соотношения от 74 до 100, снизилось в 2009 году с 11 до 2 (см. приложение, таблица 3). Такой прогресс стал отчасти возможным благодаря помощи по линии Инициативы в отношении долга бедных стран с крупной задолженностью и Инициативы по облегчению бремени задолженности на многосторонней основе, которую получили 13 развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Важно, чтобы подобные формы поддержки по облегчению бремени задолженности были распространены и на другие развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, которые не пользуются преимуществами этих инициатив.

<sup>7</sup> *World Investment Report 2010: Investing in a Low-Carbon Economy* (United Nations publication, Sales No. E.10.II.D.2).

<sup>8</sup> Данные представлены правительством Монголии.

Диаграмма I  
**Внешняя задолженность и обслуживание долга развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита**

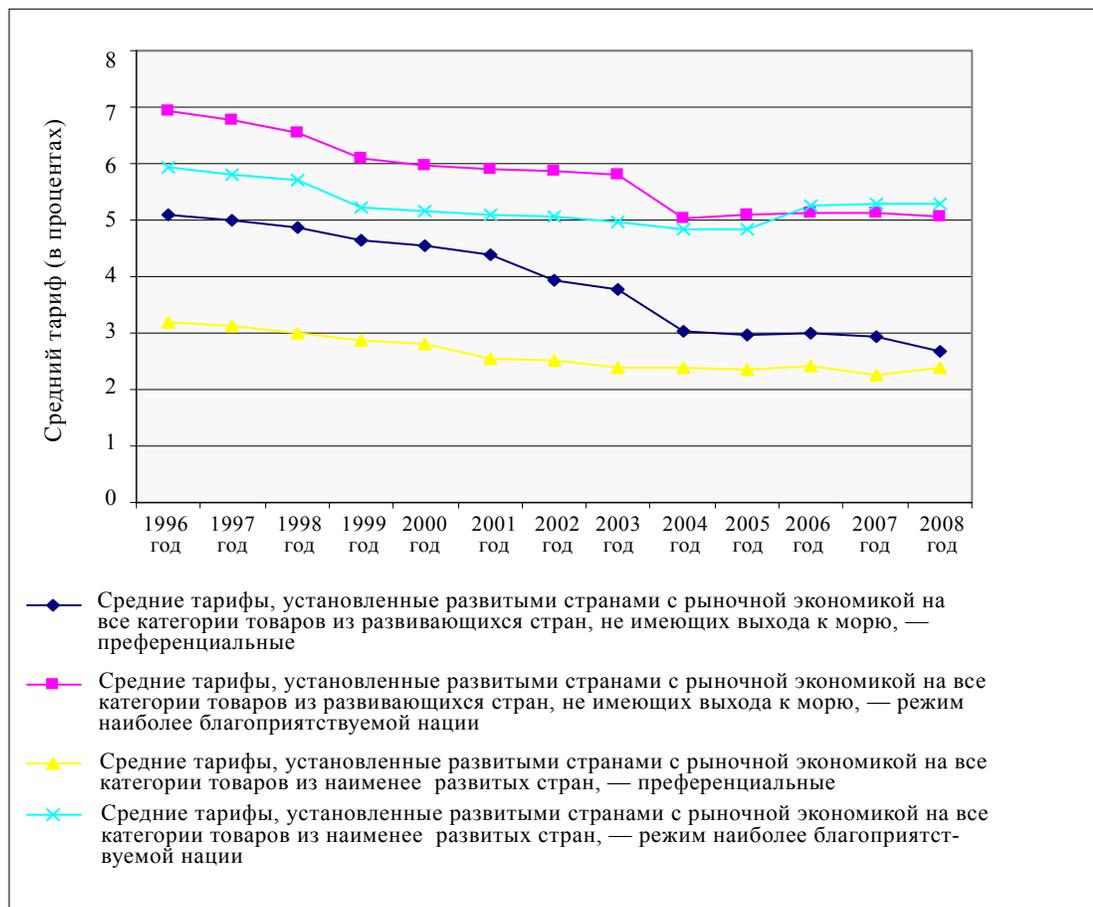


Источник: World Bank, *World Development Indicators*, 2011 (Washington, D.C., 2011).

49. На переговорах ВТО в рамках Дохинского раунда по системе многосторонней торговли был отмечен лишь незначительный прогресс. Международному сообществу необходимо активизировать усилия по завершению торговых переговоров с принятием положений, учитывающих интересы развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и их потребности в сфере торговли, развития и финансов.

50. Был отмечен некоторый прогресс в установлении развитыми странами преференциальных тарифных схем для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (см. диаграмму II ниже). Предоставление преференциальных тарифов позволяет развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, получить столь необходимое преимущество в ценах на свои товары на рынках развитых стран. Тем не менее их использование зачастую остается ограниченным из-за отсутствия диверсификации продукции, применения обременительных и несогласованных правил определения происхождения товаров, высокой стоимости транспортных перевозок и других препятствий для экспорта товаров.

Диаграмма П  
**Средние тарифы, установленные развитыми странами с рыночной экономикой на все категории товаров из развивающихся стран, не имеющих выхода к морю**



Источник: База данных Международного торгового центра.

51. Отмечалось постоянное увеличение объема помощи в торговле, предоставляемой развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, которая в 2009 году возросла до 6 млрд. долл. США по сравнению с 4,7 млрд. долл. США в 2008 году. Среди 20 стран, получивших наибольшую долю помощи в торговле в 2009 году, значится пять развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (Афганистан, Уганда, Эфиопия, Мали и Буркина-Фасо). В целом основная часть совокупной помощи в торговле предназначалась для укрепления производственного потенциала стран<sup>9</sup>, далее идут инвестиции в развитие инфраструктуры<sup>10</sup> и оказание помощи в создании потенциала в области разработки

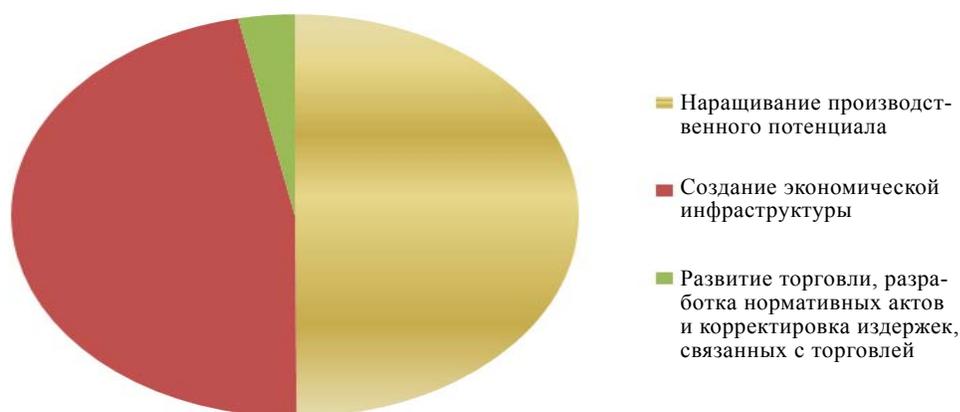
<sup>9</sup> Например, развитие предпринимательства, оказание помощи банковскому и финансовому секторам в сфере сельского хозяйства, лесного хозяйства, рыболовства, промышленности, в области освоения и добычи минеральных ресурсов и развития туризма.

<sup>10</sup> Строительство физической инфраструктуры, в частности автомобильных дорог, железных дорог, терминалов и систем телекоммуникаций.

стратегий торговли и приобретения навыков ведения переговоров, разработке нормативных актов и покрытии корректировочных издержек, связанных с торговлей (см. диаграмму III).

Диаграмма III

**Использование совокупной глобальной помощи в торговле с разбивкой по категориям назначения**



*Источник:* База данных Организации экономического сотрудничества и развития/Комитета содействия развитию.

52. Важными источниками внешней финансовой поддержки, оказываемой развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, становится ряд других развивающихся стран, особенно в деле восстановления и развития критических объектов инфраструктуры, таких как дороги и энергетические сооружения. В 2009 году основными источниками поступления прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, были транснациональные корпорации из развивающихся стран, в частности Китая, Индии и Южной Африки.

## **Е. Осуществление и обзор**

53. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам призвана оказывать содействие в расширении сотрудничества и углублении координации усилий с системой Организации Объединенных Наций и другими заинтересованными субъектами в целях обеспечения эффективного выполнения Алматинской программы действий. Осуществление этой программы проводится на национальном, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях (см. раздел IV ниже).

54. В отношении контроля и обзора государства-члены подготовили доклады о ходе осуществления Алматинской программы действий в качестве вклада в проведение среднесрочного обзора и в качестве исходных материалов для подготовки ежегодных докладов Генерального секретаря по этому вопросу. На

глобальном уровне развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, проводят ежегодные совещания в рамках подготовки конференции министров на полях сессий Генеральной Ассамблеи.

55. На региональном уровне координацией деятельности по проведению региональных обзоров занимаются региональные комиссии. Так ЭСКАТО, в сотрудничестве с правительством Монголии, организовала для стран Азиатско-Тихоокеанского региона научно-практический диалог высокого уровня по проблемам осуществления Алматинской программы действий и по другим проблемам в области развития, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, который состоялся в апреле 2011 года в Улан-Баторе. Комитет по вопросам торговли, регионального сотрудничества и интеграции Экономической комиссии для Африки (ЭКА) провел свою седьмую сессию в июне 2011 года, где рассматривался прогресс, достигнутый этим регионом в деле выполнения решений заседания по среднесрочному обзору хода осуществления Алматинской программы действий.

56. В пункте 32 ее резолюции 63/2 о среднесрочном обзоре Алматинской программы действий Генеральной Ассамблеи было предложено рассмотреть в соответствующее время вопрос о проведении всеобъемлющего обзора итогов осуществления Алматинской программы действий. Поскольку первые 10 лет ее реализации заканчиваются в 2013 году, надо уже сейчас начать подготовку к проведению обзора.

57. Необходимо продолжить работу по установлению показателей, которые можно использовать для измерения прогресса в деле реализации этой программы с учетом важности сокращения транспортных и других расходов, связанных с торговлей. В настоящее время разными международными организациями применяются различные подходы к разработке контрольных показателей отслеживания эффективности функционирования коридоров, например, используется модель на базе определения времени-стоимости-расстояния перевозок, методология на базе определения стоимости логистики и надежности перевозок и методология на базе определения времени-стоимости перевозок в таких коридорах.

58. Недавний глобальный финансово-экономический кризис, скачки цен на продовольствие и энергоресурсы, а также воздействие изменения климата выявили социальную, экономическую и экологическую уязвимость развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Поэтому важно провести научные исследования по проблемам уязвимости таких стран и их подверженности внешним потрясениям на основе разработки комплекса показателей уязвимости, которые развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, могли бы использовать в качестве инструментов раннего предупреждения.

#### **IV. Меры, принятые системой Организации Объединенных Наций и другими международными и региональными организациями в деле осуществления Алматинской программы действий**

59. Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам продолжала оказывать помощь развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, путем мобилизации международной и общесистемной поддержки в рамках Организации Объединенных Наций и развертывания широкой информационно-пропагандистской деятельности. Для укрепления потенциала развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в области проведения аналитических исследований и переговоров, Канцелярия оказывала поддержку международной аналитической группе по проблемам развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, которая работала в Улан-Баторе, и участвовала, вместе с Управлением по правовым вопросам, в разработке проекта многостороннего соглашения о создании аналитического центра, который был одобрен на совещании министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, состоявшемся в Нью-Йорке в сентябре 2010 года. В настоящее время это соглашение открыто для подписания в Организации Объединенных Наций развивающимися странами, не имеющими выхода к морю. Канцелярия продолжает вести ежегодную статистику с использованием последних имеющихся данных по ключевым показателям в области экономического и социального развития и в сфере улучшения состояния транспортной инфраструктуры развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. В сотрудничестве с Департаментом по экономическим и социальным вопросам Канцелярия выпустила карманный справочник мировой статистики за 2010 год: развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю.

60. Экономическая комиссия для Африки, Комиссия Африканского союза, Африканский банк развития и Канцелярия Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам продолжали сотрудничать в вопросах разработки межправительственного соглашения по использованию трансафриканской сети автомобильных дорог на основе проведения исследований в целях оказания содействия в разработке нормативно-правовой базы.

61. Региональные комиссии оказывали содействие государствам-членам в деле осуществления Алматинской программы действий в виде, среди прочего, реализации программ по наращиванию потенциала, предоставления консультативных услуг, оказания поддержки в развитии транспортной инфраструктуры и пропаганды международно-правовых документов в области развития торговли и транспорта. Предметным вкладом ЭКА стала ее публикация в 2010 году исследования *Анализ региональной интеграции в Африке IV: содействие развитию внутриафриканской торговли*, где одна глава посвящена развитию транзитных торговых коридоров в африканских странах, не имеющих выхода к морю. Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) и Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) планируют издать в 2011 году справочник по передовой практике контроля на границах, а Экономическая комиссия для Африки, Всемирный банк и Комиссия Африканского союза намерены

опубликовать сборник всех международно-правовых документов, касающихся развития транспорта и торговли.

62. ЭКА организовала семинары по вопросам упрощения торговли и провела ознакомительные поездки с посещением основных транзитных терминалов для стран, не имеющих выхода к морю, и выступила в поддержку создания африканского альянса по содействию развитию электронной торговли в качестве механизма по обмену информацией и опытом в области развития и упрощения торговли, а также профинансировала свой первый технический семинар и вторую сессию своей генеральной ассамблеи. Аналогичным образом сеть экспертов Организации Объединенных Наций по вопросам безбумажной торговли в странах Азии и Тихого океана, которая была создана ЭСКАТО и ЕЭК в качестве механизма по обмену знаниями и практическим опытом с экспертами из развивающихся стран и стран транзита из Азиатско-Тихоокеанского региона, оказывала поддержку в реализации национальных, субрегиональных и трансконтинентальных инициатив в сфере упрощения торговли на базе применения режима «одного окна» и безбумажного оформления торговых операций.

63. ЕЭК оказывала поддержку развитию транспортной инфраструктуры в контексте реализации проектов развития трансевропейской сети автомобильного транспорта и трансевропейской сети железных дорог и вместе с ЭСКАТО способствовала согласованию усилий по привлечению инвестиций в сферу развития транспорта в контексте реализации проекта объединения путей транспортного сообщения между Европой и Азией. ЭСКАТО также продолжала способствовать развитию кооперации среди государств-членов, международных финансовых учреждений и других заинтересованных субъектов на основе изучения возможностей финансирования приоритетных проектов развития инфраструктуры вдоль азиатской автомобильной магистрали и трансазиатской железнодорожной магистрали. В октябре 2010 года Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) организовала проведение международного семинара по вопросам разработки политики устойчивого развития транспорта в странах Латинской Америки. В настоящее время ЭКЛАК проводит анализ стоимости логистики и воздействия таких затрат на развитие экономики Боливии (Многонационального Государства). ЕЭК имеет под своей эгидой 57 международных соглашений и конвенций в области развития транспорта, которые служат правовой и методической базой для развития международного автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта и использования смешанных перевозок.

64. В области использования механизма «Помощь в торговле» ЭКА, вместе с АфБД, ВТО и ЭКОВАС, организовала проведение обзора эффективности использования помощи в торговле по региону западноафриканских государств. Кроме того, ЭКА осуществляла сотрудничество с центральноафриканскими региональными экономическими сообществами в деле организации подготовительного семинара по обзору эффективности использования помощи в торговле, на котором для государств — членов региона Центральной Африки и региональных организаций была разработана «дорожная карта» в качестве путеводителя для использования ими во время их участия в работе совещания доноров «за круглым столом», которое созывается в целях мобилизации ресурсов для реализации приоритетных программ развития инфраструктуры трансграничной торговли.

65. Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) завершила работу по оценке потребностей стран по линии программ помощи в торговле в Казахстане, Кыргызстане и Узбекистане и приступила к проведению таких оценок в Азербайджане и Туркменистане. В марте 2011 года ПРООН выпустила справочник по методам проведения оценок потребностей в рамках программ помощи в торговле в странах транзита. Кроме того, ПРООН продолжала оказывать поддержку правительству Монголии в связи с проведением подготовительных мероприятий по налаживанию работы аналитического центра для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

66. Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) посвятила в своем докладе о глобальных инвестициях за 2010 год отдельный раздел анализу сложившейся тенденции в области привлечения прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и оказывала материально-техническую помощь в области содействия развитию торговли и транспорта.

67. Организация Объединенных Наций по промышленному развитию (ЮНИДО), в сотрудничестве с ЭКА, ФАО, Международным фондом сельскохозяйственного развития (МФСР), Африканским банком развития и Комиссией Африканского союза, разработала инициативу по развитию сельского хозяйства, агропредпринимательства и агропромышленного производства, которая направлена на развитие сельской инфраструктуры, технологий, землепользования и технологических систем использования водных ресурсов. При этом ЮНИДО подчеркивает важность более широкого привлечения инвестиций частного и государственного секторов и налаживания партнерских отношений между фермерами и агропредпринимателями в рамках функционирования производственно-сбытовой цепочки. Кроме того, ЮНИДО осуществляет проекты по укреплению потенциала в области торговли на региональном и субрегиональном уровнях.

68. Всемирный банк вносит свой вклад в дело осуществления Алматинской программы действий по линии Международного банка реконструкции и развития — Международной ассоциации развития путем оказания технической помощи и распространения научно-технических знаний. В 2010 году на финансирование проектов в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и в развивающихся странах транзита было выделено кредитов на сумму 988 млн. долл. США, которые были предназначены для модернизации таможенных служб, создания автодорожных и железнодорожных коридоров, развития авиации, а также для решения других конкретных проблем, обусловленных отсутствием выхода к морю. В 2009 году был создан механизм содействия торговле — многосторонний донорский целевой фонд с уставным капиталом в размере 40 млн. долл. США, который предназначен для оказания помощи странам с низким доходом в области укрепления их потенциала в целях ускорения реализации проектов по упрощению торговли и транспортных перевозок и проведения необходимых реформ, с учетом прежде всего потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Среди действующих проектов можно отметить меры по содействию созданию коридоров в странах Африки и Азии. Кроме того, Всемирный банк осуществляет ряд проектов по распространению научно-технических знаний, в том числе в виде подготовки исследования «Анализ издержек, обусловленных отсутствием выхода к морю: надежность сети поставок и стоимость логистики», а также исследования «Обеспе-

чение доступа стран, не имеющих выхода к морю, на мировые рынки: торговые коридоры в XXI веке».

69. Секретариат ВТО в сотрудничестве с другими организациями оказывает техническую помощь государствам-членам и наблюдателям ВТО, по их просьбе, в оценке их потребностей и приоритетов в области содействия развитию торговли. По состоянию на октябрь 2010 года такие оценки были проведены в 19 развивающихся странах, не имеющих выхода к морю.

70. Всемирная таможенная организация продолжала осуществлять свою деятельность в области содействия укреплению таможенного потенциала в различных странах, в частности на основе реализации своей программы «Колумб», которая нацелена на обеспечение полного внедрения рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли, а также применения других передовых международных методов работы таможенных служб. В 2010 году Всемирная таможенная организация организовала проведение ряда региональных семинаров, а также национальных семинаров и миссий для представителей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в Африке, Азии и Европе.

71. Международный торговый центр разработал и осуществил ряд проектов в сфере содействия развитию торговли и укрепления потенциала, в частности проекта по укреплению национального потенциала в рамках реализации комплексной рамочной программы в Чаде и программы развития торговых сетей и логистики по линии САДК в Малави. Было проведено несколько многострановых программ, направленных на решение одного или нескольких вопросов, связанных с торговлей. Например, была реализована программа «Доступ африканских женщин-предпринимателей к международной торговле», в рамках которой рассматривались конкретные проблемы африканских деловых женщин и пути оказания им помощи в доступе к комплексу услуг в области содействия торговле. По линии Международного торгового центра всем государствам — членам Организации Объединенных Наций были разосланы информационные материалы по вопросам расширения торговли и повышения конкурентоспособности экспортных товаров.

72. В 2010 году Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) организовала проведение своего восемнадцатого форума по проблемам развития экономики и охраны окружающей среды на тему «Поощрение благого управления в работе пропускных пунктов на границе, повышение безопасности на наземном транспорте и упрощение международных автодорожных и железнодорожных перевозок в регионе ОБСЕ». По итогам работы этого форума и в целях пропаганды существующих методов борьбы с коррупцией на границе и обеспечения возможностей для проведения конкретных национальных мероприятий в этой области ОБСЕ, в сотрудничестве со Всемирной таможенной организацией и Центром ОБСЕ в Астане, организовала проведение регионального семинара по вопросам укрепления дисциплины в таможенных и пограничных службах. Кроме того, ОБСЕ по линии Пограничного колледжа в Душанбе продолжала проводить учебные мероприятия по изучению широкого спектра вопросов, касающихся функционирования режима на границе.

73. По линии Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) в рамках новой инициативы по развитию евроазиатского автодорожного транспорта осуществляется проект «Афган-транзит», который направлен на содей-

ствие развитию автотранспортных перевозок товаров из Европы и Китая в Афганистан и предусматривает создание вспомогательной инфраструктуры и внедрение согласованных таможенных процедур с привлечением международных инвестиций. МСАТ и ЕЭК участвовали в совместной разработке современных методов таможенного контроля в рамках осуществления Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП в Центральноазиатском регионе и способствовали включению таких методов в пересмотренный справочник МДП. Кроме того, в апреле 2010 года МСАТ и ЮНКТАД подписали меморандум о договоренности, предусматривающий модернизацию комплексной автоматизированной системы таможенной информации “ASYCUDA World” с включением в нее современных электронных инструментов управления рисками МДП. Сейчас модуль отслеживания транзитных перевозок этой системы имеет современные инструменты контроля, позволяющие облегчить применение Конвенции и обеспечить гарантии ее безопасного использования.

74. Международный союз электросвязи приступил к осуществлению программы, которая конкретно направлена на реализацию приоритетных задач развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. Программа предусматривает оказание помощи странам, в частности в переходе от телефонных коммутаторных сетей к использованию сетей на базе Интернет-протоколов, а также в создании мультителецентров и внедрении широкополосной технологии. Помимо других проектов, направленных на обеспечение всеобщего доступа к электронным приложениям и услугам, во многих развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, реализуются проекты в области внедрения электронной торговли и электронного государственного управления, с тем чтобы эти страны могли использовать информационно-коммуникационные технологии в качестве катализатора развития торговли.

75. Ведущую роль в организации и обеспечении реализации региональных проектов развития инфраструктуры в Азии, Южной Америке и Африке играют региональные банки и региональные экономические сообщества. Азиатский банк развития (АБР) осуществил целый ряд инвестиционных проектов и мероприятий по оказанию технической помощи: на данный момент АБР по линии программы КАРЕС инвестировал около 4 млрд. долл. США в развитие транспорта и торговли и около 1 млрд. долл. США в развитие энергетики. В Африке крупнейшим источником мобилизации средств является Африканский банк развития, который оказывает поддержку в реализации Программы развития инфраструктуры в Африке (ПРИА). В Южной Америке важную роль играют Межамериканский банк развития, Всемирный банк и Центральноамериканский банк экономической интеграции, которые оказывают поддержку в реализации инициатив по строительству Трансамазонской магистрали в рамках развития системы интеграции региональной инфраструктуры Южной Америки.

76. КОМЕСА проводил исследования, программы и мероприятия по региональной интеграции в целях оказания помощи странам региона, не имеющим выхода к морю, в расширении региональных сетей связи и торговли. Например, в Восточной Африке было проведено аналитическое исследование по определению эффективности северного и центрального коридоров в целях подготовки плана действий по устранению выявленных препятствий, обусловленных слабой логистикой на транспорте. В качестве инструмента по облегчению обмена транзитными декларациями и информацией о транзитных гарантиях меж-

ду таможенными службами была разработана модель передачи данных о транзитных перевозках, которая в настоящее время применяется на пограничном пункте Чирунду в Замбии и на пограничном пункте Касумалеса в Демократической Республике Конго. Под эгидой Протокола о транзитной торговле и транзитных пунктах был разработан документ — Региональные таможенные гарантии транзита, который служит полезным инструментом в деле углубления региональной интеграции в рамках КОМЕСА. В 2008 году в странах северного коридора было проведено в экспериментальном порядке апробирование этой системы, и полученные положительные результаты позволяют развернуть эту инициативу в 2010 и 2011 годах.

## V. Выводы и рекомендации

77. Отсутствие у стран прямого выхода к морю серьезно сдерживает их экономическое развитие и препятствует достижению поставленных задач. Экономики развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, по-прежнему остаются нестабильными в силу их подверженности воздействию внешних потрясений, а также в силу ограниченности их экспортных возможностей, слабости производственного потенциала, низкой конкурентоспособности их экспортных товаров и высокой стоимости транспортных и транзитных перевозок.

78. **Международному сообществу следует оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, более значительную, своевременную и постоянную финансовую поддержку с целью помочь им добиться ускорения прогресса в деле реализации целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и укрепить их потенциал, необходимый для смягчения последствий изменения климата и адаптации к ним.**

79. **Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита следует добиваться повышения эффективности сотрудничества на основе разработки и гармонизации соответствующей политики и приоритетного выделения ресурсов на обслуживание и ремонт транзитной транспортной инфраструктуры. Необходимо также шире распространять и полностью финансировать инициативы, доказавшие свою эффективность, такие как создание на границах пропускных пунктов с режимом «одной остановки», строительство сухопутных терминалов, а также использование «желтой карточки» и применение информационно-коммуникационных технологий для таможенной очистки грузов.**

80. **Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и развивающимся странам транзита предлагается ратифицировать и эффективно применять международные конвенции и соглашения, а также региональные и субрегиональные соглашения об упрощении процедур грузовых перевозок и торговли.**

81. **Международному сообществу следует увеличить объем финансовой поддержки, необходимой для развития транзитной транспортной инфраструктуры, энергетики и информационно-коммуникационных технологий и реализации проектов содействия развитию торговли в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и развивающихся странах транзита в целях расширения внутрирегиональных сетей, завершения строитель-**

ства недостающих звеньев и обеспечения надлежащего функционирования стратегических морских коридоров.

82. Необходимо разработать сетевой механизм для содействия обмену опытом и распространению информации среди всех соответствующих заинтересованных субъектов.

83. Международному сообществу следует и дальше оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, помощь в деле укрепления их аналитического потенциала, необходимого для разработки и осуществления согласованной и комплексной транспортной политики, способствующей созданию транзитных коридоров, необходимых для упрощения процедур торговли, а также в деле приобретения навыков ведения переговоров в целях эффективного участия в международной торговле.

84. Экономической комиссии для Африки, Комиссии Африканского союза, Всемирному банку, Африканскому банку развития и Канцелярии Высокого представителя по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам рекомендуется активизировать свои усилия в поддержку выработки и заключения межправительственного соглашения по трансафриканской автострате.

85. Международным организациям и другим научно-исследовательским институтам следует проводить исследования по проблеме уязвимости развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, воздействию внешних потрясений и разработать комплекс показателей уязвимости, которые можно использовать как инструмент раннего предупреждения.

86. Особое значение для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, имеют переговоры по содействию развитию торговли в рамках ВТО, которые призваны способствовать расширению их участия в международной торговле. Международному сообществу следует оказывать развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, поддержку в целях укрепления их позиций на переговорах по содействию развитию торговли.

87. Развитым странам предлагается рассмотреть вопрос о расширении доступа на рынки товаров, производимых в развивающихся странах, не имеющих выхода к морю, и облегчить передачу технологий, позволяющих снизить высокую стоимость операционных издержек, обусловленных их неблагоприятным географическим положением.

88. Международному сообществу следует увеличить объем поддержки в рамках инициативы «Помощь в торговле», которая служит важным каналом оказания содействия развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, в деле осуществления международных соглашений, а также стратегического укрепления их производственного потенциала, развития их инфраструктуры и повышения конкурентоспособности их товаров на мировых рынках.

89. Странам-экспортерам капитала рекомендуется устанавливать нормативные правила и стимулы, способствующие притоку прямых иностранных инвестиций в развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю. Развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, следует поощрять

создание благоприятной обстановки для привлечения прямых иностранных инвестиций и расширения участия частного сектора.

90. Странам-донорам и международным учреждениям по вопросам финансирования и развития предлагается вносить добровольные взносы в целевой фонд, созданный для содействия осуществлению и реализации последующей деятельности по итогам Международной конференции министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, развивающихся стран транзита и стран-доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, которая состоялась в Алма-Ате.

91. В соответствии с резолюцией 63/2 Генеральная Ассамблея должна рассмотреть вопрос о проведении всеобъемлющего обзора итогов осуществления Алматинской программы действий за 10 лет.

## Приложение\*

Таблица 1  
Валовой внутренний продукт, 2000–2009 годы

	Объем ВВП в неизменных ценах 2005 года (в млн. долл. США)			ВВП на душу насе- ления (в текущих ценах в долл. США)	Среднегодовые темпы прироста ВВП (в процентах)		
	2000 год	2008 год	2009 год	2009 год	2000–2003 годы	2008 год	2009 год
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>							
Афганистан	2 733	9 037	11 075	457	25,9	2,3	22,5
Армения	2 764	6 748	5 793	2 770	12,3	6,9	-14,2
Азербайджан	7 040	24 664	26 949	4 871	10,5	10,8	9,3
Бутан	559	1 076	1 144	1 783	7,6	5,0	6,3
Многонациональное Государство Боливия	8 201	11 107	11 480	1 758	2,3	6,1	3,4
Ботсвана	7 945	11 651	11 226	5 959	6,2	3,1	-3,7
Буркина-Фасо	3 999	6 199	6 398	517	6,6	4,5	3,2
Бурунди	967	1 218	1 260	151	1,8	4,3	3,5
Центральноафриканская Республика	1 233	1 669	1 697	448	0,8	5,5	1,7
Чад	2 944	5 912	5 818	610	11,4	0,3	-1,6
Эфиопия	8 994	16 844	18 512	345	2,5	11,3	9,9
Казахстан	34 877	70 914	71 770	6 981	10,9	3,3	1,2
Кыргызстан	2 043	2 985	3 055	835	4,1	8,4	2,3
Лаосская Народно-Демократическая Республика	2 016	3 781	4 065	884	5,8	7,8	7,5
Лесото	1 162	1 505	1 527	780	3,2	4,4	1,4
Малави	2 359	3 513	3 778	318	1,1	9,0	7,5
Мали	4 026	6 322	6 603	679	7,9	5,0	4,4
Монголия	1 685	3 006	2 957	1 577	4,9	8,9	-1,6
Непал	6 960	9 255	9 856	436	3,2	4,7	6,5
Нигер	2 677	3 899	3 863	343	5,4	5,9	-0,9
Парагвай	6 587	8 811	8 410	2 314	1,9	5,8	-4,5
Республика Молдова	2 122	3 478	3 252	1 500	6,9	7,8	-6,5
Руанда	1 783	3 383	3 585	527	7,2	11,6	6,0
Свазиленд	2 295	2 790	2 824	2 668	2,3	0,5	1,2
Таджикистан	1 457	2 864	2 962	716	10,5	7,9	3,4
Бывшая югославская Республика Македония	5 421	6 735	6 685	4 662	-0,3	5,0	-0,7

	Объем ВВП в неизменных ценах 2005 года (в млн. долл. США)			ВВП на душу насе- ления (в текущих ценах в долл. США)	Среднегодовые темпы прироста ВВП (в процентах)		
	2000 год	2008 год	2009 год	2009 год	2000–2003 годы	2008 год	2009 год
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>							
Туркменистан	6 768	11 922	12 414	3 397	2,6	10,5	4,1
Уганда	7 296	12 680	13 576	523	5,7	9,2	7,1
Узбекистан	10 490	17 638	18 873	1 199	4,4	9,0	7,0
Замбия	5 758	8 703	8 998	985	4,2	6,0	3,4
Зимбабве	5 804	3 562	3 705	324	-5,8	-14,5	4,0
<b>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</b>	<b>160 963</b>	<b>283 875</b>	<b>294 112</b>	<b>1 061</b>	<b>6,3</b>	<b>5,8</b>	<b>3,6</b>
<b>Развивающиеся страны транзита</b>	<b>4 937 668</b>	<b>8 433 400</b>	<b>8 793 363</b>	<b>2 808</b>	<b>5,0</b>	<b>6,1</b>	<b>4,3</b>

Источник: Статистический отдел Организации Объединенных Наций; см. <http://unstats.un.org/unsd/snaama/Introduction.asp> (по состоянию на 24 марта 2011 года).

\* Список развивающихся стран транзита и состав развитых и развивающихся регионов, приводимых в таблицах, см. [www.ohrlls.org/en/orphan/349/](http://www.ohrlls.org/en/orphan/349/).

Таблица 2  
**Объем официальной помощи на цели развития (ОПР) и объем помощи доноров в областях транспорта, складского хозяйства и связи**

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистый объем ОПР (в млн. долл. США, в текущих ценах)<sup>a</sup></i>			<i>ОПР/ВНД (в процентах)</i>	<i>Объем помощи доноров в областях транспорта, складского хозяйства и связи (в млн. долл. США, в текущих ценах)<sup>b</sup></i>		<i>Распределение помощи в торговле (в млн. долл. США, в неизменных ценах)<sup>c</sup></i>	
	<i>2005 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2009 год</i>
Афганистан	2 818	4 865	6 070	..	94	764	984	1 711
Армения	170	303	528	5,9	14	27	85	234
Азербайджан	217	235	232	0,6	3	21	87	118
Бутан	90	87	125	9,5	11	16	29	40
Многонациональное Государство Боливия	643	628	726	4,4	27	75	136	221
Ботсвана	48	720	280	2,4	0	13	15	22
Буркина-Фасо	693	1 001	1 084	13,5	46	57	283	226
Бурунди	364	509	549	41,2	3	48	102	88
Центральноафриканская Республика	89	256	237	11,9	3	15	30	26
Чад	380	419	561	9,2	29	45	32	77
Эфиопия	1 927	3328	3820	13,4	125	256	502	1 117
Казахстан	228	333	298	0,3	59	5	108	88
Кыргызстан	268	360	315	7,1	9	7	54	58
Лаосская Народно-Демократическая Республика	302	496	420	7,2	55	27	138	106
Лесото	67	144	123	5,8	18	6	18	10
Малави	573	924	772	17,5	32	24	43	28
Мали	704	964	985	11,0	50	45	117	120
Монголия	215	246	372	9,4	33	35	317	262
Непал	424	697	855	6,7	40	51	44	53
Нигер	520	607	470	8,9	22	39	65	123
Парагвай	51	134	148	1,0	2	24	117	174
Республика Молдова	169	298	245	4,2	1	22	101	86
Руанда	577	933	934	18,7	9	29	26	83
Свазиленд	47	70	58	2,1	2	0	93	158
Таджикистан	251	291	409	8,3	0	21	10	12
Бывшая югославская Республика Македония	227	205	193	2,2	0	1	46	75

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистый объем ОПР (в млн. долл. США, в текущих ценах)<sup>a</sup></i>			<i>ОПР/ВНД (в процентах)</i>	<i>Объем помощи доноров в областях транспорта, склад- ского хозяйства и связи (в млн. долл. США, в текущих ценах)<sup>b</sup></i>		<i>Распределение помощи в торговле (в млн. долл. США, в неизменных ценах)<sup>c</sup></i>	
	<i>2005 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2007 год</i>	<i>2009 год</i>
Туркменистан	30	18	40	0,2	0	1	1	3
Уганда	1 192	1 641	1 786	11,6	31	108	426	457
Узбекистан	170	187	190	0,6	1	43	26	71
Замбия	1 172	1 116	1 269	11,1	55	36	108	129
Зимбабве	373	612	737	..	1	0	19	50
<b>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</b>	<b>14 999</b>	<b>22 624</b>	<b>24 831</b>	<b>..</b>	<b>775</b>	<b>1 862</b>	<b>4 159</b>	<b>6 021</b>

*Источник:* Organization for Economic Cooperation and Development, Development Cooperation Directorate, *Development Cooperation Report 2011*. OECD “Aid for trade at a glance: Showing results” (COM/DCD/TAD(2011)3/ANN, June 2011).

<sup>a</sup> Включая чистые потоки ОПР из стран — членов Комитета содействия развитию, многосторонних организаций и стран, не являющихся членами Комитета содействия развитию.

<sup>b</sup> Комитет содействия развитию ОЭСР и многосторонние организации-доноры.

<sup>c</sup> Исключая многострановые программы и мероприятия.

Таблица 3

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

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Совокупная величина внешнего долга (в процентах ВВП)</i>			<i>Совокупная величина стоимости обслуживания долга (в процентах от стоимости экспорта товаров и услуг и внешних поступлений)</i>			<i>Совокупная величина облегчения бремени задолженности (в млн. долл. США)</i>	
	<i>2003 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>БСКЗ</i>	<i>ИБЗМ</i>
Афганистан	..	20	..	..	0,2	0,4	654	20
Армения	64	28	55	10,8	13,3	20,9	..	..
Азербайджан	25	12	12	6,7	0,9	1,7	..	..
Бутан	82	57	58	5,1	21,3	11,4	..	..
Многонациональное Государство Боливия	75	34	35	21,3	13,0	14,4	1 967	1 953
Ботсвана	7	3	14	1,2	1,1	1,2	..	..
Буркина-Фасо	41	21	23	..	..	..	812	764
Бурунди	230	24	39	63,5	13,3	..	1 009	58
Центральноафриканская Республика	92	49	20	..	..	..	675	435
Чад	67	26	29	6,0	3,2	2,8	241	..
Эфиопия	86	11	18	7,2	3,1	3,1	2 735	1 862
Казахстан	78	94	113	34,9	42,0	80,2	..	..
Кыргызстан	109	49	66	21,6	11,8	14,0	..	..
Лаосская Народно-Демократическая Республика	114	94	96	21,8	..	..	..	..
Лесото	56	34	33	8,1	2,5	3,0	..	..
Малави	130	59	60	..	..	..	1 379	898
Мали	74	24	30	6,5	2,6	..	792	1 308
Монголия	103	36	56	33,9	2,7	4,8	..	651
Непал	50	29	29	10,1	8,3	10,4	..	..
Нигер	78	17	19	8,6	2,5	4,5	947	283
Парагвай	58	25	30	12,3	5,0	6,1	..	..
Республика Молдова	88	52	60	11,4	14,8	14,9	..	..
Руанда	88	15	15	15,1	3,6	4,7	956	234
Свазиленд	21	13	15	1,3	..	2,1	..	..
Таджикистан	79	46	51	8,3	7,1	38,4	..	..

	Совокупная величина внешнего долга (в процентах ВВП)			Совокупная величина стоимости обслуживания долга (в процентах от стоимости экспорта товаров и услуг и внешних поступлений)			Совокупная величина облегчения бремени задолженности (в млн. долл. США)	
	2003 год	2008 год	2009 год	2003 год	2008 год	2009 год	БСКЗ	ИБЗМ
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>								
Бывшая югославская Республика Македония	41	50	62	13,5	9,1	14,8	..	..
Туркменистан	30	4	3	..	..	..	..	..
Уганда	79	16	16	9,8	2,1	2,0	1 509	2 245
Узбекистан	49	14	12	..	..	..	..	..
Замбия	161	22	27	43,5	3,1	3,8	3 697	1 962
Зимбабве	62	..	..	..	..	..	..	..
<b>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</b>	<b>66</b>	<b>43</b>	<b>48</b>	<b>22,8</b>	<b>21,9</b>	<b>37,1</b>	<b>11 709</b>	<b>12 673</b>

Источник: World Bank, *World Development Indicators 2011*.

Таблица 4  
Международная торговля товарами, экспорт и импорт и международные грузовые тарифы

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Товарный экспорт (в млн. долл. США)			Товарный импорт (в млн. долл. США)			Стоимость грузовых перевозок в процентном отношении к объему торговли, в платежном балансе <sup>a</sup>	Стоимость транспортного оборудования в процентном отношении к объему импорта		
	2003 год	2008 год	2009 год	2003 год	2008 год	2009 год		2009 год	2003 год	2008 год
Афганистан	..	540	403	..	3 020	3 336	..	..	16	16
Армения	670	1 055	684	1 237	4 101	3 175	9,5	4	7	4
Азербайджан	2 592	47 756	14 689	2 626	7 162	6 119	3,2	13	17	13
Бутан	..	521	496	..	543	529	..	..	9	10
Многонациональное Государство										
Боливия	1 651	6 899	5 297	1 684	5 006	4 409	2,7	10	14	13
Ботсвана	3 802	4 951	3 456	3 964	5 211	4 728	5,5	13	11	13
Буркина-Фасо	314	..	796	786	..	1 870	9,7	11	..	8
Бурунди	66	142	113	145	315	345	18,5	15	12	11
Центральноафриканская Республика	66	114	81	100	185	212	..	9	9	7
Чад	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Эфиопия	513	1 602	1 618	2 686	8 680	7 974	9,5	10	6	7
Казахстан	12 916	71 172	43 196	8 402	37 815	28 409	4,4	15	12	10
Кыргызстан	582	1 618	1 178	717	4 072	2 974	3,6	7	15	9
Лесото	479	..	..	1 115	..	..	2,7	5	..	..
Малави	502	879	1 188	785	2 204	2 022	..	12	16	10
Мали	1 007	1 918	..	1 271	3 339	..	11,9	11	7	..
Монголия	616	..	..	801	..	..	5,3	11	..	..
Непал	653	..	886	1 802	..	3 754	..	6	..	8
Нигер	259	503	..	566	1 247	..	16,5	7	6	..
Парагвай	1 306	4 463	3 167	1 921	9 033	6 940	2,4	6	11	9
Республика Молдова	790	1 591	1 288	1 402	4 899	3 278	7,1	5	8	5
Руанда	51	250	261	262	1 036	1 112	21,4	12	7	6
Свазиленд	1 655	..	..	1 457	..	..	0,6	8	..	..
Таджикистан	..	..	..	..	..	..	3,8	..	..	..
Бывшая югославская Республика Македония	1 367	..	2 692	2 306	6 852	5 043	4,9	5	7	7

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Товарный экспорт (в млн. долл. США)</i>			<i>Товарный импорт (в млн. долл. США)</i>			<i>Стоимость грузовых перевозок в процентном отношении к объему торговли, в платежном балансе<sup>a</sup></i>	<i>Стоимость транспортного оборудования в процентном отношении к объему импорта</i>		
	<i>2003 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2009 год</i>		<i>2009 год</i>	<i>2003 год</i>	<i>2008 год</i>
Уганда	532	1 724	1 568	1 375	4 526	4 247	11,6	9	8	9
Узбекистан	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Замбия	980	5 099	4 312	1 574	5 060	3 793	5,5	8	10	8
Зимбабве	..	1 694	2 269	..	2 832	3 527	..	..	16	15
<b>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</b>	<b>33 368</b>	<b>154 492</b>	<b>89 635</b>	<b>38 984</b>	<b>117 139</b>	<b>97 796</b>	<b>5,2</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>10</b>
<b>Развивающиеся страны транзита</b>	<b>933 854</b>	<b>2 647 218</b>	<b>2 173 467</b>	<b>883 065</b>	<b>2 495 852</b>	<b>2 057 021</b>	<b>3,6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>

Источник: <http://comtrade.un.org>; [www.infstatistics.org/bop](http://www.infstatistics.org/bop).

<sup>a</sup> Стоимость перевозок товаров предприятиями из-за границы, поделенная на общую стоимость импорта и экспорта, умноженная на 100. Расчеты за грузовые перевозки между отечественными предприятиями не включены.

Таблица 5  
Отдельные показатели по транспорту

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Дороги		Железные дороги	Водные пути	Трубопроводы	Воздушный транспорт	
	В км	С твердым покрытием (в %)	В км	В км	В км	Количество вылетов (в тысячах)	
	2000–2008 годы	2000–2008 годы	2000–2009 годы	2007–2011 годы	2006 год	2000 год	2009 год
Афганистан	42 150	29	..	1 200	466	3,4	..
Армения	7 515	90	845	..	2 233	4	7,6
Азербайджан	59 141	49	2 099	..	4 785	4,4	10,3
Бутан	8 050	62	..	..	..	1,1	2,7
Многонациональное Государство Боливия	62 479	7	2 866	10 000	8 994	21,6	19
Ботсвана	25 798	33	888	..	..	6,7	6,1
Буркина-Фасо	92 495	4	622	..	..	3,4	1,4
Бурунди	12 322	10	..	озеро Танганьика	..	..	..
Центральноафриканская Республика	24 307	..	..	2 800	..	1,5	..
Чад	40 000	1	..	сезонная навигация	250	1,5	..
Эфиопия	42 429	13	..	..	..	26,6	44,2
Казахстан	93 123	90	14 205	4 000	24 740	8,0	18,8
Кыргызстан	34 000	91	417	600	270	6,1	5,5
Лаосская Народно-Демократическая Республика	29 811	13	..	4 600	540	6,4	9,8
Лесото	5 940	18	..	..	..	..	..
Малави	15 451	45	797	700	..	4,8	4,4
Мали	18 709	18	734	1 800	..	1,5	..
Монголия	49 250	4	1 810	580	..	6,2	4,8
				(сезонная навигация)			
Непал	17 280	57	59	..	..	12,1	6,8
Нигер	18 951	21	..	300	..	1,5	..
				(сезонная навигация)			
Парагвай	29 500	51	36	3 100	..	7,6	9,8
Республика Молдова	12 755	86	1 156	424	1 906	3,7	5
Руанда	14 008	19	..	озеро Киву (мелководное)	..	..	..

	Дороги		Железные дороги	Водные пути	Трубопроводы	Воздушный транспорт	
	В км	С твердым покрытием (в %)	В км	В км	В км	Количество вылетов (в тысячах)	
	2000–2008 годы	2000–2008 годы	2000–2009 годы	2007–2011 годы	2006 год	2000 год	2009 год
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>							
Свазиленд	3 594	30	300	..	..	2,6	..
Таджикистан	27 767	..	616	200	587	4,0	9,8
Бывшая югославская Республика Македония	13 840	..	699	..	388	8,0	1,4
Туркменистан	24 000	81	3 181	1 300	7 864	21,9	15,3
Уганда	70 746	23	261	озера	..	0,3	0,4
Узбекистан	81 600	87	4 230	1 100	10 574	30,1	23,2
Замбия	66 781	22	1 273	2 250	771	6,1	..
Зимбабве	97 267	19	2 583	озеро Кариба	270	13,6	5,9
<b>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</b>	<b>1 141 059</b>	<b>36</b>	<b>34 192</b>		<b>63 002</b>	<b>221,6</b>	<b>212,2</b>

Источник: World Development Indicators 2011, World Bank, and United States Central Intelligence Agency, The World Factbook.

Таблица 6  
Отдельные показатели по телекоммуникациям

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Количество телефонных линий и пользователей сотовой связи на 100 человек населения</i>				<i>Количество пользователей Интернета на 100 человек населения</i>
	<i>Основные линии</i>		<i>Сотовая связь</i>		
	<i>2000 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2000 год</i>	<i>2009 год</i>	
Афганистан	0,1	0,5	0,0	42,6	3,6
Армения	17,3	20,4	0,6	85,0	6,8
Азербайджан	9,9	15,9	5,2	87,8	27,4
Бутан	2,5	3,8	0,0	48,6	7,2
Многонациональное Государство Боливия	6,1	8,2	7,0	72,5	11,2
Ботсвана	7,9	7,0	12,9	96,1	6,2
Буркина-Фасо	0,5	1,0	0,2	24,3	1,1
Бурунди	0,3	0,4	0,3	10,1	1,9
Центральноафриканская Республика	0,3	0,3	0,1	13,6	0,5
Чад	0,1	0,5	0,1	20,4	1,5
Эфиопия	0,4	1,1	0,0	4,9	0,5
Казахстан	12,3	24,7	1,3	109,1	18,2
Кыргызстан	7,6	9,1	0,2	81,8	40,0
Лаосская Народно-Демократическая Республика	0,8	1,6	0,2	51,2	6,0
Лесото	1,2	1,9	1,1	32,0	3,7
Малави	0,4	1,1	0,4	15,7	4,7
Мали	0,4	0,7	0,1	34,2	1,9
Монголия	4,9	7,1	6,5	84,2	3,6
Непал	1,1	2,8	0,0	19,1	2,0
Нигер	0,2	0,4	0,0	17,0	0,8
Парагвай	5,3	6,1	15,3	88,5	17,4
Республика Молдова	14,2	31,6	3,4	77,3	37,0
Руанда	0,2	0,3	0,5	24,3	4,5
Свазиленд	3,0	3,7	3,1	55,4	7,6
Таджикистан	3,5	4,2	0,0	70,5	10,1
Бывшая югославская Республика Македония	25,2	21,4	5,8	95,1	51,8

	<i>Количество телефонных линий и пользователей сотовой связи на 100 человек населения</i>				<i>Количество пользователей Интернета на 100 человек населения</i>
	<i>Основные линии</i>		<i>Сотовая связь</i>		
	<i>2000 год</i>	<i>2009 год</i>	<i>2000 год</i>	<i>2009 год</i>	
<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>					
Туркменистан	8,1	9,4	0,2	29,4	1,6
Уганда	0,3	0,7	0,5	28,7	9,8
Узбекистан	6,7	6,8	0,2	59,7	17,1
Замбия	0,8	0,7	0,9	34,1	6,3
Зимбабве	2,0	3,1	2,1	23,9	11,4
<b>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</b>	<b>2,8</b>	<b>3,9</b>	<b>1,1</b>	<b>34,7</b>	<b>7,1</b>
<b>Развивающиеся регионы</b>	<b>8,0</b>	<b>12,2</b>	<b>5,5</b>	<b>58,3</b>	<b>18,1</b>

*Источник:* International Telecommunication Union, [www.itu.int/ITU-D/ict/](http://www.itu.int/ITU-D/ict/).

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

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Чистый приток прямых иностранных инвестиций</i>		
	<i>2000 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2009 год</i>
Афганистан	0	300	185
Армения	104	1 132	838
Азербайджан	130	14	473
Бутан	0	30	36
Многонациональное Государство Боливия	736	513	423
Ботсвана	57	521	234
Буркина-Фасо	23	137	171
Бурунди	12	14	10
Центральноафриканская Республика	1	117	42
Чад	115	234	462
Эфиопия	135	109	94
Казахстан	1 284	15 775	12 649
Кыргызстан	(2)	265	60
Лаосская Народно-Демократическая Республика	34	228	157
Лесото	32	56	48
Малави	40	170	60
Мали	82	180	109
Монголия	54	683	437
Непал	(0)	1	39
Нигер	8	566	739
Парагвай	100	109	184
Республика Молдова	128	708	86
Руанда	8	103	119
Свазиленд	106	106	66
Таджикистан	24	376	8
Бывшая югославская Республика Македония	215	587	248
Туркменистан	131	820	1 355
Уганда	181	787	799
Узбекистан	75	711	750
Замбия	122	939	959
Зимбабве	23	52	60
<b>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</b>	<b>3 956</b>	<b>26 340</b>	<b>21 900</b>

*Источник:* United Nations Conference on Trade and Development, см. unctadstat.unctad.org.

Таблица 8  
Отдельные показатели реализации целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия

Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю	Показатель крайней нищеты: доля населения, живущего ниже черты бедности по доходам, т.е. менее чем на 1,25 долл. США в день (в процентах)	Показатели недоедания (в процентах от общей численности населения)	Чистый показатель числа учащихся начальных школ	Индекс гендерного паритета	Показатель материнской смертности (на 100 000 живорождений)	Лесной покров (в процентах от площади суши)	
	2003–2008 годы	2005–2007 годы	2009 год <sup>a</sup>	2009 год	2008 год	2000 год	2010 год
Афганистан	..	..	..	0,67	1 400	2	2
Армения	1,3	22	93	1,03	29	11	9
Азербайджан	0	11	86	0,99	38	11	11
Бутан	26,2	..	88	1,01	200	67	69
Многонациональное Государство Боливия	14	27	95	0,99	180	55	53
Ботсвана	..	25	87	0,97	190	22	20
Буркина-Фасо	56,5	9	64	0,89	560	30	21
Бурунди	81,3	62	99	0,97	970	8	7
Центральноафриканская Республика	62,8	40	69	0,71	850	37	36
Чад	61,9	37	..	0,70	1200	10	9
Эфиопия	39	41	84	0,91	470	13	11
Казахстан	0,2	8	100	1,00	45	1	1
Кыргызстан	1,9	10	91	1,00	81	5	5
Лаосская Народно-Демократическая Республика	33,9	23	82	0,91	580	72	68
Лесото	43,4	14	73	1,00	530	0,2	1
Малави	73,9	28	91	1,03	510	38	34
Мали	51,4	12	80	0,84	830	11	10
Монголия	22,4	26	100	0,99	65	7	7
Непал	55,1	16	..	..	380	27	25
Нигер	65,9	20	59	0,80	820	1	1
Парагвай	5,1	11	86	0,97	95	49	44
Республика Молдова	1,9	„	90	0,98	32	10	12
Руанда	76,8	34	96	1,01	540	14	18
Свазиленд	..	18	83	0,93	420	30	33

<i>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</i>	<i>Показатель крайней нищеты: доля населения, живущего ниже черты бедности по доходам, т.е. менее чем на 1,25 долл. США в день (в процентах)</i>	<i>Показатели недоедания (в процентах от общей численности населения)</i>	<i>Чистый показатель числа учащихся начальных школ</i>	<i>Индекс гендерного паритета</i>	<i>Показатель материнской смертности (на 100 000 живорождений)</i>	<i>Лесной покров (в процентах от площади суши)</i>	
	<i>2003–2008 годы</i>	<i>2005–2007 годы</i>	<i>2009 год<sup>a</sup></i>	<i>2009 год</i>	<i>2008 год</i>	<i>2000 год</i>	<i>2010 год</i>
Таджикистан	21,5	30	98	..	64	3	3
Бывшая югославская Республика Македония	0,3	..	93	1,01	9	36	39
Туркменистан	..	6	..	..	77	9	9
Уганда	28,7	21	92	1,01	430	21	15
Узбекистан	46,3	11	90	0,98	30	8	8
Замбия	64,3	43	92	0,99	470	60	67
Зимбабве	..	30	..	..	790	49	40
<b>Развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю</b>			<b>81</b>	<b>0,92</b>	<b>...</b>	<b>18</b>	<b>17</b>

*Источник: World Bank, World Development Indicators 2011; Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), The State of Food Insecurity in the World; United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, <http://stats.uis.unesco.org/unesco/ReportFolders/ReportFolders.aspx>; United Nations, The Millennium Development Goal Report 2010, and FAO, State of the World's Forests 2011.*

<sup>a</sup> В отдельных случаях, когда отсутствуют данные за 2009 год, приведены данные за 2007 или 2008 год.