



**Экономический и Социальный
Совет**

Distr.: General
12 March 2013
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана

Шестьдесят девятая сессия

Бангкок, 25 апреля – 1 мая 2013 года

Пункт 2а предварительной повестки дня*

**Специальный орган по наименее развитым
и не имеющим выхода к морю развивающимся странам:
заключительный региональный обзор осуществления
Алматинской программы действий**

**Вербальная нота Министерства иностранных дел Лаосской
Народно-Демократической Республики от 11 марта 2013 года в
адрес секретариата Экономической и социальной комиссии
для Азии и Тихого океана****

Министерство иностранных дел Лаосской Народно-Демократической Республики свидетельствует свое почтение секретариату Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана и, ссылаясь на Евро-азиатский заключительный региональный обзор осуществления Алматинской программы действий, который проходил во Вьентьяне 5-7 марта 2013 года, имеет честь приложить к настоящему Вьентьянский консенсус для рассмотрения Комиссией на ее шестьдесят девятой сессии по пункту 2а предварительной повестки дня.

Министерство иностранных дел хотело бы использовать настоящую возможность для выражения своей глубокой признательности секретариату за оказание Правительству необходимой поддержки в связи с успешным проведением Евро-азиатского заключительного регионального обзора осуществления Алматинской программы действий.

* E/ESCAP/69/L.1.

** Задержка с представлением настоящего документа обусловлена тем, что рассматриваемое совещание состоялось после истечения срока для представления документов конференционным службам.

Приложение к вербальной ноте Министерства иностранных дел Лаосской Народно-Демократической Республики от 11 марта 2013 года в адрес секретариата Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана

Итоги Евро-азиатского регионального обзора осуществления Алматинской программы действий

Вьентьянский консенсус

I. Введение

1. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны сталкиваются с серьезными ограничениями в процессе своего развития по причине отсутствия наземного доступа к морям, удаленности и изоляции от мировых рынков и высоких транспортных издержек. Их международная торговля и транспорт зависят от трансграничных и транзитных перевозок по суше, которые затрудняются ввиду наличия большого числа физических и нефизических барьеров. Поэтому не имеющие выхода к морю развивающиеся страны не могут в полной мере задействовать торговлю для целей своего развития.

2. Международная конференция министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита и стран доноров и представителей международных учреждений, занимающихся вопросами финансирования и развития, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок, которая проходила в Алматы, Казахстан, в 2003 году, приняла Алматинскую программу действий¹ для рассмотрения особых потребностей и задач, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в процессе достижения своих целей развития, и определения действий, которые надлежит предпринять не имеющим выхода к морю развивающимся странам, развивающимся странам транзита и партнерам по вопросам развития в пяти приоритетных областях: основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок; развитие и эксплуатация инфраструктуры; международная торговля и содействие развитию торговли; международная поддержка и выполнение и обзор.

3. В своей резолюции 66/214 Генеральная Ассамблея постановила организовать в 2014 году конференцию для проведения всеобъемлющего десятилетнего обзора хода осуществления Алматинской программы действий. Ассамблея также постановила, что ей должна предшествовать региональная и глобальная, а также тематическая подготовка, организованная как можно более эффективным и упорядоченным образом на основе широкого участия. Ассамблея назначила Канцелярию Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам общесистемным координатором Организации Объединенных Наций процесса подготовки к проведению обзора, и отметила, что организации системы

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 (Доклад 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, Алматы, Казахстан, 28-29 августа 2003 года (A/CONF.203/3), приложение II).

Организации Объединенных Наций, включая региональные комиссии, должны, действуя в рамках своих соответствующих мандатов, оказывать необходимую помощь и активно участвовать в процессе подготовки к проведению обзора и в ходе самой конференции по всеобъемлющему десятилетнему обзору.

4. В своей резолюции 67/1 Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) просила Исполнительного секретаря обеспечивать в сотрудничестве с соответствующими международными организациями необходимую помощь развивающимся странам региона, не имеющим выхода к морю, в ходе заключительного обзора Алматинской программы действий. На Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (Конференция Рио+20), проходившей в июне 2012 года, международному сообществу также было предложено ускорить осуществление конкретных мер по пяти приоритетным направлениям, согласованным в Алматинской программе действий, и мер, изложенных в декларации по среднесрочному обзору Алматинской программы действий, на скоординированной основе².

5. В соответствии с этим в сотрудничестве с Канцелярией Высокого представителя и правительством Лаосской Народно-Демократической Республики ЭСКАТО и Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) организовали Евро-азиатский заключительный региональный обзор осуществления Алматинской программы действий, который проходил во Вьентьяне 5-7 марта 2013 года. На этом совещании был принят Вьентьянский консенсус, прилагаемый к настоящему документу в качестве итога заключительного регионального обзора, и к правительству Лаосской Народно-Демократической Республики как к Глобальному председателю Группы не имеющих выхода к морю развивающихся стран была обращена просьба препроводить его Комиссии на ее шестьдесят девятой сессии для одобрения в качестве регионального вклада в глобальный обзор Алматинской программы действий, который пройдет в 2014 году.

6. В работе совещания участвовало приблизительно 120 представителей, включая министров и высокопоставленных официальных сотрудников правительств и других заинтересованных сторон из 26 стран, а именно из Австралии, Азербайджана, Армении, Афганистана, Бангладеш, Бутана, Вьетнама, Грузии, Индии, Индонезии, Казахстана, Камбоджи, Китая, Кыргызстана, Лаосской Народно-Демократической Республики, Монголии, Непала, Польши, Российской Федерации, Сербии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Таджикистана, Таиланда, Туркменистана, Франции и Японии, а также представители системы Организации Объединенных Наций, международных и региональных организаций, партнеров по развитию, организаций гражданского общества и частного сектора из Евро-азиатского региона. Совещание выразило свою глубокую признательность правительству Лаосской Народно-Демократической Республики за проведение заключительного регионального обзора осуществления Алматинской программы действий, а также ЭСКАТО, ЕЭК и Канцелярии Высокого представителя за организацию этого мероприятия.

II. Краткий обзор прогресса и задач

7. Совещание выразило удовлетворение относительно значительного прогресса, достигнутого не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита в осуществлении Алматинской программы действий при поддержке ЭСКАТО, ЕЭК и Канцелярии Высокого

² См. резолюцию 66/288 Генеральной Ассамблеи, приложение, пункт 182.

представителя, соответствующих международных и региональных организаций и других партнеров по развитию.

8. Признав прогресс, совещание отметило высокую степень структурной уязвимости не имеющих выхода к морю развивающихся стран в контексте последних глобальных изменений. Небольшие темпы экономического роста, достигнутые не имеющими выхода к морю развивающимися странами на протяжении последнего десятилетия, недавно стали объектом все больших угроз ввиду следовавших один за другим глобальных кризисов в области продовольствия, топлива и финансов. В результате этого большинству не имеющих выхода к морю развивающихся стран не удастся достигать различных социальных целей, включая Цели развития тысячелетия. Многие из них сильно страдают от стихийных бедствий и изменения климата. Более того, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны по-прежнему маргинализированы в рамках международной торговой системы.

9. Совещание также признало сохраняющиеся и новые задачи, стоящие перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами в деле интеграции в глобальную экономику, и необходимость ускорить и укрепить процесс осуществления Алматинской программы действий. Оно подтвердило итоги недавно состоявшейся Конференции Рио+20, представленные в документе под названием «Будущее, которого мы хотим», в котором признаются серьезные ограничения, стоящие перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами в деле обеспечения устойчивого развития. В этой связи совещание подчеркнуло важность отражения перспектив не имеющих выхода к морю развивающихся стран при разработке целей устойчивого развития.

10. Совещание отметило, что не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Европы и Азии демонстрируют значительные колебания показателей экономического роста и экспорта в последние годы в основном по причине глобального экономического кризиса и последствий вялого роста в развитых странах. Несмотря на существенный, хотя и неравномерный прогресс с 2003 года, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны остаются на маргинализированных позициях в глобальной торговле: доля их экспорта в ней сохраняется на уровне приблизительно 0,8 процента по товарам и 0,5 процента по услугам, по состоянию на 2012 год. Поэтому они не могут получать выгоды глобализации и использовать торговлю в качестве инструмента для достижения своих целей развития.

11. Совещание согласилось с тем, что не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо задействовать потенциал региональной экономической интеграции, связанный с увеличением внутрирегиональной торговли и внутрирегиональных прямых иностранных инвестиций, а также с улучшением связи на основе транспортных, энергетических и информационно-коммуникационных сетей. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам еще предстоит в полной мере задействовать потенциал региональных соглашений о преференциальной и многосторонней торговле для обеспечения взаимодополняемости не только в рамках субрегиона, но также и между субрегионами в таких важных областях, как энергетическая безопасность, развитие транспорта и упрощение процедур торговли, для поощрения более инклюзивного роста и устойчивого развития. Некоторым не имеющим выхода к морю развивающимся странам, которые находятся на этапе присоединения к Всемирной торговой организации (ВТО), также необходимо активизировать свои усилия в этой связи.

12. Совещание отметило, что, несмотря на различия в показателях социально-экономической деятельности, в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Европы и Азии проживает большое число находящихся в обездоленном положении людей. В целом, темпы развития этих стран низки, что свидетельствует о безотлагательной потребности принять более эффективные меры на более инклюзивной и устойчивой основе. Совещание отметило, что большинство этих стран богаты природными и людскими ресурсами, которые следует использовать более эффективным образом для достижения их целей развития.

13. Внешний сектор не имеющих выхода к морю развивающихся стран демонстрирует относительно высокую степень открытости торговли, однако абсолютные объемы торговли низки по сравнению с их возможностями ввиду большой нехватки объектов инфраструктуры, наличия торговых барьеров и слабости технологического потенциала. Их экспорт характеризуется высокой концентрацией небольшого числа сырьевых товаров, отражающей ограниченность их производственного потенциала.

14. Показатели по здравоохранению, образованию и социальному развитию, говорят о том, что большинство этих стран добились относительно высоких уровней развития, хотя абсолютное число находящихся в обездоленном положении людей по-прежнему относительно велико. Совещание также отметило, что показатели развития этих стран свидетельствуют об огромных возможностях для улучшения их макроэкономического управления и осуществления более рациональных стратегий расширения интеграции и торговли и увеличения прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и капиталовложений в целях улучшения связей. Другая важная область деятельности не имеющих выхода к морю развивающихся стран связана с инвестированием в целях повышения квалификации своих трудящихся с тем, чтобы улучшить их доступ к хорошо оплачиваемым работам в регионе и за его пределами.

15. Совещание заметило, что после принятия Алматинской программы действий не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и развивающиеся страны транзита добились прогресса в деле развития и эксплуатации транспортной инфраструктуры. Многие участки сети Азиатских автомобильных дорог в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и у их соседей, являющихся развивающимися странами транзита, были улучшены и стали отвечать более высоким стандартам, при этом также было завершено строительство нескольких недостающих участков в сети Трансазиатских железных дорог.

16. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и страны транзита осуществляют или приступили к осуществлению большого числа инициатив по содействию развитию транспорта, включая: создание комплексных пограничных пунктов; введение механизмов «единого окна»; согласование сборов за транзитные дорожные перевозки и деклараций о транзитных грузах для таможенных целей; использование планов страхования автомобильных средств в целях гражданской ответственности; сокращение заторов на дорогах; использование системы МДП; и расширение использования электронных систем для таможенных целей, что облегчает не имеющим выхода к морю развивающимся странам использование дорог и портов соседних стран.

17. Совещание согласилось, что определенные в Алматинской программе действий приоритетные области могут служить полезной основой для определения недостигнутых целей и показателей с учетом национальных

стратегий и политики в области развития и действий, предпринимаемых индивидуально и совместно не имеющими выхода к морю развивающимися странами и их партнерами по развитию. Участники также признали, что предполагаемые результаты по каждой приоритетной области можно дополнительно усилить на основе реальных партнерских отношений между не имеющими выхода к морю и транзитными развивающимися странами и их партнерами по развитию на двустороннем, субрегиональном, региональном и глобальном уровнях, включая партнерские отношения между государственным и частным секторами. Более того, эти отношения должны основываться на справедливом распределении благ, получаемых в результате конкретной деятельности с участием соответствующих стран, развивающихся стран транзита и их партнеров по развитию.

18. Совещание отметило, что не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Европы и Азии характеризуются наличием важных различий в том, что касается структуры и стран назначения экспорта. Одни в основном являются экспортерами природных ресурсов и производителями, другие экспортируют услуги, а третьи – первичные сырьевые товары. Еще одним важным вопросом для не имеющих выхода к морю развивающихся стран является более свободный доступ их трудящихся к производственной деятельности в других странах региона и за его пределами.

19. Совещание заметило, что стратегии не имеющих выхода к морю развивающихся стран должны быть ориентированы на обеспечение стимулирующих производственных инвестиций, укрепление технологического потенциала и связей в рамках секторов и между ними, а также между различными предприятиями. Для наращивания производственного потенциала и продвижения вверх по системе производственно-сбытовой сети не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо осуществлять такие меры, как укрепление национальных возможностей для проведения анализа потенциала конкурентоспособности на уровне продуктов и подсекторов; создание инфраструктуры для оценки качества и соответствия, необходимой для увеличения экспорта; развитие производственных секторов с высоким экспортным потенциалом для повышения качества продукции и производства и обеспечения соответствия стандартам и положениям с тем, чтобы предприятия могли успешно вести экспортную деятельность; и создание механизма для исправления положения в тех случаях, когда экспортная продукция сталкивается с техническими барьерами.

20. Совещание отметило, что трансграничные и транзитные перевозки не имеющих выхода к морю развивающихся стран чрезвычайно затруднены ввиду плохого состояния объектов инфраструктуры и наличия большого числа препятствий на пути перевозок и при пересечении границ. Такие физические и нефизические барьеры приводят к повышению транспортных затрат, большим задержкам в процессе перевозок, в том числе при переходе границ, и к неясности в отношении управления логистическими и производственно-сбытовыми системами. Эти задачи значительно снижают конкурентоспособность не имеющих выхода к морю развивающихся стран на мировых рынках и сдерживают потоки ПИИ. Было признано, что для развития транспортной инфраструктуры и оперативных транспортных связей на основе содействия соответствующему процессу требуется наладить тесное сотрудничество между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и странами из числа их партнеров по транзитным перевозкам.

III. Сохраняющиеся, новые и возникающие проблемы, стоящие перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами Европы и Азии

21. Совещание отметило, что не имеющие выхода к морю развивающиеся страны продолжают сталкиваться с рядом сохраняющихся и новых задач, что свидетельствует о необходимости как реформ внутренней политики, так и перемен в глобальном окружении, способствующих обеспечению более справедливого, инклюзивного и устойчивого роста и развития. Совещание выявило следующие ключевые проблемы развития, с которыми не имеющие выхода к морю развивающиеся страны сталкиваются на своем пути вперед:

- a) рассмотрение внутренних и внешних факторов уязвимости;
- b) предоставление благоприятного доступа на рынки;
- c) поощрение обеспечивающего занятость и инклюзивного роста, сокращение масштабов бедности и социально-экономического неравенства;
- d) укрепление производственного потенциала и диверсификация экспортной базы;
- e) создание эффективных транзитных систем, сокращение издержек на торговые операции и повышение конкурентоспособности;
- f) рассмотрение последствий изменения климата.

22. В том случае, если эти проблемы не будут решены адекватно и своевременно, они могут привести к эрозии многих достижений развития, полученных на протяжении последнего десятилетия. Для обеспечения справедливого, инклюзивного и устойчивого развития приоритетное внимание следует уделять укреплению возможностей этих стран для решения этих сохраняющихся и новых задач.

23. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Европы и Азии также уязвимы по отношению к новым проблемам, связанным с природными бедствиями, вопросами продовольственной и энергетической безопасности и водопользования. К числу природных бедствий, угрожающих этим странам, относятся засухи, штормы, наводнения, обусловленные прорывом ледниковых озер, и экстремальные колебания температур, а также периоды аномально высоких/низких температур и перемещение больших объемов влажного и сухого воздуха.

24. Совещание отметило, что не имеющие выхода к морю развивающиеся страны принимают меры по адаптации к последствиям изменения климата. Они включают комплексное водопользование, создание объектов для хранения воды (наземных и подземных вод), освоение водосборных площадей, сбор дождевой воды и осуществление инициатив по охране водных ресурсов и других инициатив на уровне общин в целях комплексного использования земель, включая пастбища и водные ресурсы. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны разработали национальные программы действий по обеспечению адаптации, являющиеся одним из средств выявления средне- и долгосрочных потребностей в связи с адаптацией и подготовки и осуществления стратегий и программ для удовлетворения этих потребностей. На основе этого процесса несколько стран занимается разработкой национальных планов

адаптации (НПА) с акцентом на учет вопросов адаптации к изменению климата в процессе национального планирования. Кроме того, страны выявляют надлежащие институциональные, правовые и управленческие меры для целей адаптации.

25. Для повышения устойчивости не имеющие выхода к морю развивающиеся страны подчеркивают необходимость обеспечения информированности и понимания способов для борьбы с рисками и факторами уязвимости, связанными с изменением климата. На региональном уровне не имеющим выхода к морю развивающимся странам следует осуществить ряд мер и использовать политические инструменты в целях: а) устранения разрыва между экономическими и экологическими показателями эффективности, б) планирования и проектирования экологически эффективных объектов инфраструктуры, с) обеспечения передачи надлежащих технологий и d) разработки и реализации стратегий низкоуглеродного развития. В этой связи для укрепления процесса наращивания потенциала по межсекторальным инициативам, таким как Программа партнерства «Зеленый мост», следует принять более конкретные меры³.

26. Совещание подчеркнуло необходимость обеспечения дополнительных качественных перемен в модели роста с тем, чтобы выгоды роста получили все слои общества. В этом контексте на основе создания более широких возможностей для продуктивного и достойного трудоустройства в интересах бедноты следует укрепить связь между экономическим ростом и сокращением масштабов бедности.

27. Совещание отметило, что раздробленный подход к вопросам трансграничных и транзитных перевозок по-прежнему не позволяет получать оптимальных результатов в работе по устранению нефизических барьеров. Хотя удалось добиться прогресса по их уменьшению, он проходил более медленными темпами, чем предполагалось, поскольку некоторые усилия по содействию ему осуществлялись в относительной изоляции, что обусловило раздробленный характер результатов. Поэтому затраты на торговые операции остаются высокими и ограничивают способность не имеющих выхода к морю развивающихся стран успешно использовать торговлю в качестве одного из своих инструментов развития. Региональные общие рамки и существующие конвенции и соглашения Организации Объединенных Наций можно использовать в качестве руководства по каждому из выявленных вопросов, что обеспечит согласованность усилий этих стран по содействию данному процессу на долгосрочную перспективу.

IV. Путь вперед

Разработка основополагающей политики в области транзитных перевозок

28. Совещание подчеркнуло важность комплексных стратегий в области транзитных перевозок не имеющих выхода к морю и транзитных развивающихся стран для создания эффективных систем транзитных перевозок. Участники отметили, что, хотя в некоторых странах в этой связи удалось добиться существенного прогресса, основополагающую политику в области транзитных перевозок следует дополнительно разработать в тех странах, которые пока еще не сделали этого.

³ См. E/ESCAP/67/8, глава I, раздел C.

29. Совещание предложило, чтобы не имеющие выхода к морю и транзитные развивающиеся страны рассмотрели существующие задачи в сфере транзитных перевозок и предложили политические меры для их решения. К их числу, например, относятся транспортные стратегии и программы, преобразование не имеющих выхода к морю развивающихся стран в связанные по суше страны, развитие транзитных транспортных коридоров, улучшение основных объектов инфраструктуры для транзитных перевозок, создание нормативных рамок, определение международных правовых режимов, расширение участия частного сектора, осуществление реформ в целях обеспечения того, чтобы поставщики транспортных услуг в большей мере реагировали на требования пользователей, повышение транспарентности транзитных и пограничных нормативных положений, разработка согласованных административных процедур, упрощение контрольных положений и процедур, поощрение использования информационно-коммуникационной технологии и укрепление учебных программ в секторе. Кроме того, такая политика должна учитывать экологические и социальные аспекты и поощрять устойчивое развитие. Совещание также подчеркнуло важность того, чтобы ЭСКАТО, ЕЭК и Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам поддерживали усилия и не имеющих выхода к морю развивающихся стран по обмену опытом в сфере транзитных стратегий, которые оказались успешными.

30. Совещание признало важность Региональной стратегической основы ЭСКАТО для упрощения процедур международных автомобильных перевозок, принятой на второй Конференции министров по транспорту в марте 2012 года⁴, в качестве руководства для разработки национальной политики по вопросам транзитных перевозок. Шесть общих целей и семь механизмов, содержащихся в этой основе, можно, где уместно, включать в национальную политику в области транзитных перевозок.

Содействие транзитным перевозкам

- **Повышение эффективности перевозок**

31. Совещание отметило, что высокие затраты на перевозки являются одним из больших препятствий на пути торговли и экономического сотрудничества между не имеющими выхода к морю развивающимися странами Европы и Азии. Эти развивающиеся страны, страны транзита и их партнеры по вопросам развития должны уделять особое внимание рассмотрению нефизических барьеров, которые приводят к возникновению больших затрат на перевозки (ставок фрахта), к числу которых, в частности, относятся: ограниченность транспортных операций, неоправданные задержки, нерегулярные графики, низкие показатели деятельности сектора логистики, сложные процедуры перегрузок, чрезмерные требования к документации и процедурам в отношении международных перевозок, особенно на границах, неактивная конкурентная борьба, низкая производительность в секторе грузовых перевозок, коррупция и недостаточный уровень безопасности.

- **Согласование правовых режимов**

32. В Алматинской программе действий подчеркивается, что международные конвенции, касающиеся содействия перевозкам и транзитным операциям, а также региональные и двусторонние соглашения, ратифицированные не

⁴ См. E/ESCAP/68/9, глава I.

имеющими выхода к морю и транзитными развивающимися странами, являются основными средствами обеспечения согласования, упрощения и стандартизации правил и документации. В этом контексте совещание отметило, что субрегиональные соглашения могут играть полезную роль в случае их увязки с международными конвенциями. Они также могут обеспечивать важную основу для международного согласования стандартов и норм.

33. Совещание призвало присоединяться к разработанным Организацией Объединенных Наций и другим соответствующим международным конвенциям, соглашениям и другим международно-правовым документам, касающимся содействия развитию транспорта и транзитных перевозок, с уделением особого внимания Международной конвенции по согласованию условий проведения контроля грузов на границе 1982 года, и повышать эффективность их осуществления. В этой связи к ЭСКАТО и ЕЭК была обращена просьба оказывать техническую поддержку. Далее совещание просило ЭСКАТО и ЕЭК активизировать помощь этим странам по вопросам укрепления потенциала, включая учебные программы для всех заинтересованных сторон, улучшение информированности и понимания процесса и последствий присоединения к международным конвенциям, касающимся упрощения процедур перевозок и транзита.

34. Совещание просило ЭСКАТО в сотрудничестве с субрегиональными организациями активизировать техническую поддержку по вопросам упрощения процедур международных автомобильных перевозок путем содействия эффективной реализации субрегиональных соглашений по вопросам упрощения между государствами-членами, многие из которых являются не имеющими выхода к морю.

35. Совещание признало роль Региональной сети юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок ЭСКАТО в качестве платформы для укрепления национального потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран и стран транзита в связи с присоединением к международным конвенциям и их осуществлением, а также в связи с разработкой и осуществлением субрегиональных и двусторонних соглашений по перевозкам.

Улучшение транспортной инфраструктуры и устранение пробелов в ее развитии

36. Совещание отметило, что, несмотря на значительный прогресс в деле развития и эксплуатации транспортной инфраструктуры в регионе, обеспеченный на протяжении рассматриваемого периода, для решения ряда вопросов требуются дополнительные и более согласованные усилия, предназначенные для устранения препятствий на пути общего социально-экономического развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран Европы и Азии, в основном связанных с отсутствием сухопутного доступа к морям, удаленностью и изоляцией от мировых рынков, а также с высокими затратами на транзит. Кроме того, в ходе недавно заверщенного этапа II реализации проекта налаживания евро-азиатских транспортных связей были выявлены не только приоритетные инфраструктурные проекты, но также и важные недостающие участки, которые необходимо создать для улучшения связей и повышения эффективности транспортных услуг между Европой и Азией. В этом контексте участники приняли к сведению важное значение Совместной декларации о развитии Евро-азиатских железнодорожных перевозок и деятельности по созданию единого железнодорожного права, подписанной 26 февраля 2013 года в Женеве.

37. Совещание признало, что для улучшения транспортной инфраструктуры, устранения пробелов в развитии инфраструктуры и обеспечения согласованного развития и планирования инфраструктуры не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо активно участвовать в реализации региональных инициатив в области сотрудничества, таких как Специальная программа Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии (СПЕКА), и в деятельности таких институциональных рамок, как два существующих межправительственных соглашения по транспортной инфраструктуре (то есть Азиатские автомобильные дороги и Трансазиатские железные дороги); и содействовать принятию межправительственного соглашения о «сухих портах». Говоря более конкретно, к Азербайджану, Армении, Афганистану, Бутану, Казахстану, Кыргызстану и Туркменистану была обращена просьба принять меры по ратификации, принятию, одобрению или присоединению к Межправительственному соглашению по сети Трансазиатских железных дорог, а к Туркменистану – просьба в отношении сети Азиатских автомобильных дорог. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам Азии также следует принять необходимые меры по подписанию межправительственного соглашения о «сухих портах», которое, как предполагается, будет принято государствами – членами ЭСКАТО на шестьдесят девятой сессии Комиссии и, в этом случае, будет открыто для подписания на второй сессии Форума министров транспорта стран Азии, который пройдет 4-8 ноября 2013 года. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо обеспечить адекватную стратегическую поддержку со стороны их субрегиональных партнеров в связи с развитием инфраструктуры в рамках таких региональных транспортных сетей.

38. Совещание настоятельно призвало партнеров по вопросам развития работать сообща в целях создания международной комплексной интермодальной транспортно-логистической системы в Азии с акцентом на развитие и улучшение состояния сетей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и «сухих портов».

39. В настоящее время большинство не имеющих выхода к морю развивающихся стран занимает низкие позиции в международных сравнениях в том, что касается качества инфраструктуры. Совещание отметило, что повышение качества инфраструктуры имеет важное значение для обеспечения безопасных и эффективных перевозок. Уровень развития инфраструктуры также не однороден по не имеющим выхода к морю развивающимся странам Европы и Азии. В отношении автомобильных дорог значительные различия существуют в том, что касается самых последних улучшений и внутреннего развития. Например, в Лаосской Народно-Демократической Республике, Монголии и Афганистане доля асфальтированных дорог низка (менее 30 процентов) по сравнению со странами Центральной Азии (более 80 процентов). Для этих стран одна из основных задач заключается в использовании возможностей для улучшения инфраструктуры на региональном и субрегиональном уровнях.

40. Совещание отметило, что некоторые самые непосредственные выгоды улучшения инфраструктуры будут связаны с повышением степени транснациональной интеграции пограничных районов, которые часто относятся к числу наиболее удаленных и более бедных районов рассматриваемых стран. Для обеспечения больших выгод процесс налаживания физических связей между странами должен сопровождаться согласованием стандартов, например, в отношении систем сигнализации на железных дорогах.

41. В то же время было признано, что решение проблем инфраструктуры в не имеющих выхода к морю развивающихся странах носит характер сложной

задачи. Наряду с решительной политической и региональной приверженностью необходимо комплексно использовать все возможности для будущего развития инфраструктуры в не имеющих выхода к морю развивающихся странах. В этой связи следует продолжить усилия по укреплению внутреннего потенциала для целей эффективного планирования, осуществления и введения в действие объектов транспортной инфраструктуры. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам также следует поддерживать коммерческие инициативы, поощряющие использование систем внутреннего транспорта для целей международной торговли, в частности, железнодорожного транспорта, в качестве конкурентоспособной альтернативы морскому транспорту и вспомогательных мероприятий, охватывающих формирующиеся логистические службы, основывающиеся на показателях качества. В этом контексте участники подчеркнули важность мобилизации финансовых ресурсов для развития инфраструктуры и настоятельно призвали международные и финансовые институты, доноров и потенциальные источники финансирования уделить внимание удовлетворению этих потребностей.

42. Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог, которое вступило в силу в 2005 году и охватывает более 143 000 км дорог в 32 странах, подписали (или присоединились к нему) 29 стран, включая 11 не имеющих выхода к морю развивающихся стран. На основе решительной приверженности участвующих стран с 2004 года в них было улучшено почти 30 процентов Азиатских автомобильных дорог (что соответствует более чем 10 000 км). Доля Азиатских автомобильных дорог, не соответствующих минимальному стандарту (класс III), сократилась с 32 до 18 процентов. Однако по-прежнему существует 6 796 км Азиатских автомобильных дорог, уровень которых следует повысить с тем, чтобы он стал удовлетворять минимальному стандарту. Хотя нет «отсутствующих участков» в том, что касается отсутствия дорог, их плохое качество сдерживает международные перевозки ввиду повышения затрат на эксплуатацию автомобильных транспортных средств. Этот вопрос следует рассмотреть в безотлагательном порядке.

43. В дополнение к сетям автомобильных дорог эффективные железнодорожные линии играют центральную роль в улучшении доступа не имеющих выхода к морю развивающихся стран к мировым рынкам. Для содействия планированию будущей работы по расширению, повышению качества и эксплуатации железнодорожной сети в регионе было принято Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог, которое предназначается для поддержки эффективных связей в регионе. Однако основная задача связана с наличием большого числа недостающих участков, которые не позволяют сети действовать в качестве неразрывной системы. По оценкам ЭСКАТО, их протяженность составляет приблизительно 10 500 км железнодорожного пути, или 9 процентов сети, и этому вопросу следует уделить безотлагательное внимание.

44. В 2003 году ЕЭК и ЭСКАТО приступили к осуществлению проекта поощрения развития Евро-азиатских транспортных связей, который может предоставить конкурентные альтернативные варианты перевозок взамен морских путей для торговли между Азией и Европой. Этот проект осуществляется двумя этапами. Общее число участвующих стран составляет 27 (включая 9 из 12 не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азии). В рамках проекта была создана база данных географической информационной системы (ГИС), которая в настоящее время представлена онлайн и является одним из базовых инструментов для реализации будущих усилий по развитию эффективных, безопасных и надежных Евро-азиатских транспортных связей, обеспечивающих ценную поддержку в связи с реализацией Алматинской программы действий. ЕЭК и ЭСКАТО следует предпринять необходимые меры

для более активного использования результатов этого проекта в целях комплексного планирования и развития внутренних транспортных связей в регионе.

45. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны могут расширить использование Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог путем улучшения мер по упрощению процедур перевозок и путем осуществления капиталовложений в интермодальные объекты, такие как «сухие порты». Такие порты могут укрепить синергию в результате увязки различных видов транспорта; они также могут поощрять сбалансированное пространственное развитие, содействуя индустриализации внутренних районов. Они имеют особенно большое значение для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, поскольку они играют важную роль, аналогичную морским портам, в деле содействия предоставлению эффективных услуг интермодального транспорта и логистики. Региональным организациям, а также странам следует уделять первоочередное внимание развитию интермодальных объектов и «сухих портов».

46. ЕЭК использует сетевой подход к развитию международной транспортной инфраструктуры путем разработки, обновления и пропаганды своих соглашений по транспортной инфраструктуре⁵. Как и в случае с аналогичными инициативами, осуществляемыми ЭСКАТО, цель заключается в обеспечении того, чтобы ни одна из стран Европы или Азии не осталась без доступа к основным автомобильным и железнодорожным магистралям, имеющим международное значение. Однако не все не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в регионе ЕЭК стали договаривающимися сторонами всех соглашений по инфраструктуре. Соответствующим организациям следует продолжать заниматься рассмотрением этого вопроса с участием таких стран с тем, чтобы они стали сторонами этих международных соглашений по инфраструктуре, получив пользу от дальнейшей интеграции своих транспортных систем в транспортные сети в рамках ЕЭК и повысив таким образом уровень технической и оперативной совместимости.

47. Как признано в Алматинской программе действий, информационно-коммуникационная технология (ИКТ) может играть важную роль в ускорении процесса развития. Несмотря на недавний прогресс в распространении ИКТ, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Азии отстают от других стран региона в том, что касается широкополосного доступа к Интернету, хотя эта технология может играть важную роль в повышении конкурентоспособности предприятий и содействии международной торговле. Ввиду очень быстрых темпов развития в секторе ИКТ не имеющие выхода к морю развивающиеся страны сталкиваются с большими проблемами в связи с развертыванием необходимой инфраструктуры, соответствующей разработкой политических рамок и покрытием затрат на широкополосную связь, поскольку соответствующая доля расходов в валовом национальном доходе не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азии приблизительно в 10 раз превышает аналогичный показатель по остальной части региона ЭСКАТО. В результате этого выгоды использования широкополосного Интернета для социально-экономического развития по-прежнему не материализованы у большинства этих стран. Такое положение дополнительно усугубляется для не имеющих выхода к морю развивающихся стран тем, что на региональном уровне стационарная

⁵ Европейское соглашение об основных международных транспортных магистралях, Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях, Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения и Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах.

инфраструктура широкополосной связи по-прежнему в значительной мере базируется на подводных оптико-волоконных кабелях для подключения к глобальному Интернету.

48. Совещание призвало принять дополнительные меры по созданию наземной высокоскоростной информационной магистрали для расширения доступа к услугам фиксированного широкополосного Интернета и уменьшения его стоимости. Оно с интересом отметило большое число региональных инициатив в этой связи, которые, несомненно, содействуют улучшению связи в интересах ряда не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона, особенно проект создания трансевразийской высокоскоростной информационной магистрали (ТАСИМ) между Центральной Азией и Европой, проект создания информационной высокоскоростной магистральной сети для субрегиона Большого Меконга (ИВМ) и инициативу высокоскоростной информационной магистрали Субрегионального экономического сотрудничества Южной Азии (СЭСЮА). Оно также поддержало текущие усилия секретариата ЭСКАТО и Международного союза электросвязи (МСЭ) по совместной подготовке карты существующих сетей в целях определения узких мест и недостающих участков в инфраструктуре электронной связи.

49. Отметив, что от 70 до 90 процентов затрат на разработку и создание наземной оптико-волоконной сети связано с экскавационными работами и прокладкой трубопроводов и кабелепроводов, совещание подчеркнуло большой потенциал, формируемый объединением инфраструктуры ИКТ с транспортными и энергетическими инфраструктурными сетями. Одни из вариантов, выявленный на совещании, предусматривает прокладку наземных кабельных линий по будущим направлениям развития и эксплуатации Азиатских автомобильных дорог или Трансазиатских железных дорог.

50. Совещание приняло к сведению рекомендацию, представленную участниками параллельного мероприятия, которое было организовано Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ).

Содействие процессу пересечения границ

51. Совещание отметило, что в ходе транзитных перевозок самые большие задержки происходят в основных пунктах пересечения или перегрузки, а именно в местах соприкосновения морского и сухопутного транспорта, между сопредельными железнодорожными сетями или по обеим сторонам национальных границ. Неадекватность потенциала для перегрузки с железных на автомобильные дороги в основных пунктах пересечения может приводить к большим задержкам и на деле приводит к ним. Низкая скорость оборота товарных вагонов между железнодорожными сетями не только задерживает транзитные перевозки товаров, но также приводит к плохому использованию железнодорожных активов, сокращая таким образом объем получаемой прибыли.

52. Процедуры пересечения границ создают особенно большие препятствия на пути транзитных перевозок по дорогам. Задержки при пересечении границ в основном связаны с неадекватным состоянием объектов физической инфраструктуры и отсутствием координации между различными сотрудниками, работающими на соответствующей стороне границы, или между ними, и их коллегами через границу. Кроме того, сложные формальности и процедуры являются основными препятствиями на пути эффективных транзитных перевозок. Странам необходимо уделять этим вопросам должное внимание при поддержке региональных и субрегиональных партнеров.

53. Совещание отметило, что для содействия выявлению и рассмотрению нефизических барьеров на пути трансграничных и транзитных перевозок был разработан ряд инструментов содействия транзитным и обычным перевозкам, таких как методология ЭСКАТО «время/стоимость-расстояние», модель по безопасному трансграничному транспорту, модель по эффективному трансграничному транспорту, модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ и Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП. *Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective* («Справочник по оптимальной практике при пересечении границ – перспективы облегчения перевозок и торговли») также предоставляет уникальную возможность для стран региона ЭСКАТО/ЕЭК и за его пределами разработать пограничные и таможенные стратегии, которые повышают безопасность и эффективность процесса облегчения международных перевозок и торговли. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и страны из числа их партнеров по транзиту могут использовать эти инструменты для повышения безопасности транзитных перевозок и их эффективности. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и их партнеры по вопросам развития могут активизировать свои усилия по дальнейшему применению инструментов содействия транзитным и обычным перевозкам. Совещание настоятельно призвало ЭСКАТО/ЕЭК продолжать поощрять эти процессы и применение информационно-коммуникационной технологии.

54. В интересах не имеющих выхода к морю развивающихся стран Центральной Азии Проектная рабочая группа СПЕКА по транспорту и пересечению границ (ПРГ по ТПГ) оказывает ценную поддержку по вопросам развития транспортной инфраструктуры и содействия этому с момента своего создания в 1998 году. ЭСКАТО и ЕЭК следует дополнительно укрепить этот процесс с тем, чтобы он стал эффективной платформой для сотрудничества между странами. Данный механизм сотрудничества также следует дополнительно укрепить для создания необходимой организационной платформы в целях скоординированного и рационального планирования региональных мер по созданию инфраструктуры и содействию этому процессу.

55. Совещание предложило активизировать усилия на пограничных пунктах в целях улучшения состояния объектов инфраструктуры, обеспечения межучрежденческой координации и сотрудничества и реализации концепции комплексного управления в пунктах пересечения границ, проведения инспекции в ходе одной остановки и применения для очистки механизма «единого окна», использования новых не предусматривающих вмешательства технологий для инспекции и применения методов управления рисками.

56. Совещание отметило, что в регионе разработано несколько инициатив по содействию транзитным перевозкам, которые оказались жизнеспособными, такие как пограничный пункт одной остановки, «сухие порты» и использование МДП и ее разработок на основе информационной технологии (системы предварительной электронной декларации МДП, «Cute-Wise») для целей таможенной очистки. Совещание подчеркнуло, что не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита в регионе следует при поддержке их партнеров по развитию рассмотреть возможность укрепления или распространения таких инициатив. Кроме того, оно просило ЕЭК, ЭСКАТО и Канцелярию Высокого представителя содействовать развитию эффективных межстрановых механизмов для широкого распространения передовой практики, касающейся опыта реализации стратегий, использования стратегических данных и других ресурсов для улучшения политики по вопросам транзита.

Укрепление производственного потенциала и диверсификация экспортной базы

57. Совещание отметило, что многие не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в регионе зависят от сырьевых товаров, и их значительная часть полагается в основном на минеральное сырье, нефть и сельскохозяйственную продукцию, которые часто включают незначительный компонент добавленной стоимости для целей экспорта. Это ставит не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в исключительно уязвимое положение по отношению к внешним торговым потрясениям ввиду колебаний цен на сырьевые товары. Совещание призвало согласовать усилия и действия в поддержку деятельности не имеющих выхода к морю развивающихся стран по сокращению зависимости от сырьевых товаров, в том числе путем диверсификации их экспортной базы, и по расширению переработки и обеспечению более высокой добавленной стоимости сырья. Участники призвали партнеров по вопросам развития активизировать свои усилия по поддержке не имеющих выхода к морю развивающихся стран в связи с диверсификацией их экспорта на основе, среди прочего, передачи соответствующих технологий на взаимосогласованных условиях, поддержке процесса развития и укрепления их производственного потенциала и наращивания потенциала в связи с разработкой соответствующих стратегий.

58. Совещание подчеркнуло, что для смягчения отрицательного воздействия на процесс развития положения, обусловленного отсутствием доступа к морю, на всех уровнях в областях инвестиций, инфраструктуры (производство, транспорт, ИКТ и энергетика), логистики (содействие перевозкам и торговле) и технологии необходимы комплексные, последовательные и скоординированные стратегии поддержки усилий не имеющих выхода к морю развивающихся стран по созданию местного производственного потенциала и диверсификации продукции и рынков для повышения конкурентоспособности и прибыльности с одновременным сокращением уязвимости к внешним потрясениям. Совещание призвало международное сообщество оказывать поддержку в этой связи.

Использование денежных переводов

59. Совещание отметило, что денежные переводы во все большей степени становятся важным источником средств для развития в некоторых не имеющих выхода к морю развивающихся странах. Эти ресурсы содействуют уменьшению масштабов бедности, созданию рабочих мест и повышению квалификации. Во многих случаях возвращающиеся трудящиеся-мигранты вкладывают средства в новые предприятия и содействуют таким образом развитию производственного потенциала, в том числе в секторе услуг. Совещание признало, что правительства направляющих стран могут принять более системный подход к повышению квалификации трудящихся-мигрантов, сокращению издержек на операции, покрываемых мигрантами, и к укреплению связей с их общинами за рубежом в целях использования их квалификации и навыков, а также инвестиций на родине. Совещание также заявило, что принимающие страны могут сделать больше для обеспечения безопасных условий труда для трудящихся-мигрантов и содействия эффективному переводу денежных средств.

Развитие туризма

60. Отметив, что во все большей степени международный туризм становится важной частью глобальной торговли, совещание призвало увеличить капиталовложения в этот сектор. Что касается не имеющих выхода к морю развивающихся стран, то туризм может обеспечивать большие потоки иностранной валюты и позитивные межсекторальные связи, которые могут

содействовать росту в других секторах и оказывать более сильное позитивное и многократное последующее воздействие, чем большинство секторов экономики. С точки зрения не имеющих выхода к морю развивающихся стран могут потребоваться стратегические мероприятия для поощрения более сбалансированных итогов в сфере обеспечения гендерного и социального равенства по отношению к туризму и большее внимание следует уделять обеспечению экологической устойчивости. Совещание подчеркнуло важное значение развития устойчивого туризма, в частности эко-туризма и горного туризма, для создания рабочих мест и уменьшения масштабов бедности в не имеющих выхода к морю развивающихся странах.

Укрепление торгового потенциала и процесса упрощения процедур торговли

61. Совещание отметило, что торговые издержки в не имеющих выхода к морю развивающихся странах по-прежнему очень высоки, как правило, в четыре – семь раз выше, чем в большинстве других развивающихся странах Азии со средним уровнем доходов.

62. Совещание рекомендовало, чтобы не имеющие выхода к морю развивающиеся страны приняли следующие меры по обеспечению дополнительного прогресса в деле упрощения процедур торговли:

а) поскольку присоединение к ВТО, по всей видимости, предоставляет недискриминационный доступ к рынкам и другие выгоды многосторонних рамок для торговли, торговым партнерам следует поддерживать те не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, которые в настоящее время стремятся стать членами ВТО, при этом условия присоединения не должны быть обременительными. Международному сообществу следует оказывать не имеющим выхода к морю развивающимся странам техническую помощь и поддержку по вопросам укрепления потенциала в связи с их усилиями по присоединению и выполнению обязательств;

б) активное участие в осуществлении резолюции 68/3 ЭСКАТО о создании возможностей для безбумажной торговли наряду с другими мерами по упрощению процедур торговли, в целях дальнейшего сокращения торговых издержек и повышения эффективности производственно-сбытовых сетей, формируемых в не имеющих выхода к морю развивающихся стран или предназначенных для них;

в) полностью использовать инструменты упрощения процедур торговли, разработанные международными организациями для дальнейшего укрепления потенциала соответствующих сторон. В этой связи не имеющим выхода к морю развивающимся странам предлагается использовать руководящие пособия, разработанные Сетью экспертов Организации Объединенных Наций по безбумажной торговле в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ЮННЕкст) по анализу деловых процессов, упорядочению документации, согласованию и моделированию данных и применению механизма «единого окна», среди прочих;

г) учет и обеспечение того, чтобы меры по упрощению процедур торговли соответствовали существующим международным и региональным соглашениям, механизмам и инициативам и основывались на существующих международных стандартах и конвенциях, таких как те из них, которые публикуются Центром Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциями (СЕФАКТ ООН) или

поддерживаются Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) или Всемирной таможенной организацией (ВТО);

е) разработка механизмов для более точного мониторинга их прогресса в деле упрощения процедур торговли и более эффективного процесса определения приоритетов в ходе реализации мер по упрощению процедур торговли.

Устранение нетарифных барьеров

63. Совещание настоятельно призвало не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Европы и Азии сотрудничать по касающимся торговли реформам на основе анализа нетарифных барьеров, включая другие торговые барьеры и связанные с торговлей меры. Совещание выразило озабоченность в отношении того, что нетарифные барьеры на глобальном уровне будут во все большей степени затрагивать, как напрямую, так и косвенно, экспортный потенциал и конкурентоспособность не имеющих выхода к морю развивающихся стран, а также их доступ на рынки и участие в глобальной торговле. Оно настоятельно призвало организации системы Организации Объединенных Наций, включая ЭСКАТО и ЕЭК, в сотрудничестве с Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию и другими соответствующими международными и региональными организациями оказывать не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимую техническую, научно-исследовательскую и другую помощь в связи с присоединением к ВТО и подготовкой касающихся торговли реформ для поощрения процессов интеграции торговли и инвестиций в целях активизации глобального и регионального сотрудничества.

Финансирование и государственно-частные партнерства

64. Совещание отметило, что финансирование носит характер одной из очевидных проблем с учетом значительного объема ресурсов, которые потребуются для расширения и эксплуатации транспортной инфраструктуры не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Участники подчеркнули, что в целях ее решения для дополнения государственных инвестиций в этой области может потребоваться разработать инновационные варианты финансирования. Один из них может заключаться в дальнейшем задействовании возможностей государственно-частных партнерств (ГЧП) в не имеющих выхода к морю развивающихся странах на основе повышения готовности этих стран к использованию механизмов ГЧП и создания благоприятного окружения в том, что касается разработки политики, проведения нормативных реформ и использования административных мер. Донорам и международным финансовым институтам также можно рассмотреть необходимость учреждения национальных или субрегиональных инновационных механизмов финансирования, которые могут содействовать не имеющим выхода к морю развивающимся странам в ликвидации нехватки средств на цели создания основной и вспомогательной транспортной инфраструктуры и привлечения большего объема финансирования для обеспечения необходимых капиталовложений, например путем развития возможностей ГЧП на основе использования грантов доноров для дополнения займов по линии международных финансовых учреждений.

65. Совещание настоятельно призвало страны усовершенствовать механизмы для эксплуатации существующих объектов. В целях обеспечения адекватного финансирования работ по эксплуатации автомобильных дорог страны могут создавать специальные дорожные фонды, пополняемые из ряда источников, таких как налоги на потребительские товары, в основном: а) топливо; б) плата

за проезд по дорогам; с) ежегодные лицензионные сборы за использование транспортных средств; d) дополнительные сборы за использование тяжелых автотранспортных средств; и e) штрафы за перегрузку. Несколько не имеющих выхода к морю развивающихся стран учредили дорожные фонды в качестве одного из эффективных средств мобилизации финансовых ресурсов для эксплуатации автомобильных дорог. Другим таким странам, включая Лаосскую Народно-Демократическую Республику и Непал, предлагается использовать эту хорошо зарекомендовавшую себя передовую практику. В целом применение передовой региональной практики для развития и эксплуатации инфраструктуры имеет важное значение для поддержания стоимости существующих активов и сокращения будущих финансовых потребностей. На региональном уровне для задействования финансовых возможностей по приоритетным инфраструктурным проектам вдоль путей Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и для поощрения развития ГЧП в не имеющих выхода к морю развивающихся странах необходимо укрепить синергию между странами, международными финансовыми институтами и другими сторонами, включая частный сектор. Усилия также необходимы для выявления инвестиционных приоритетов и перспектив и различных подходов к финансированию проектов и обмену опытом, касающимся финансирования, развития и эксплуатации основных автомобильных дорог. Совещание отметило, что в целях развития инфраструктуры можно использовать сотрудничество Юг-Юг.

Углубление регионального сотрудничества и интеграции

66. В дополнение к усилиям на многостороннем уровне совещание подчеркнуло необходимость принимать меры по углублению регионального сотрудничества и интеграции, в том числе на основе соглашений о свободной торговле. Совещание отметило, что один из важных элементов преодоления маргинализации не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азии связан с поощрением их активного участия в существующих региональных соглашениях и рамках и с обеспечением для них надлежащего специального и дифференцированного обращения в целях увеличения выгод развития.

67. Совещание подчеркнуло, что, хотя укрепление связей между торговлей и инвестициями имеет важное значение для активизации регионального сотрудничества и интеграции, такие связи также способствуют наращиванию потенциала отдельно взятых стран в области предложения экспортной продукции в результате создания совместных предприятий, стимулирующих торговлю, что, в свою очередь, обеспечивает более высокий рост и увеличение числа рабочих мест. Кроме того, соглашения о свободной торговле могут стимулировать инвестиционные потоки в рамках предназначенной для повышения эффективности региональной перестройки. Более того, если приоритеты политики сфокусировать на развитии производственных сетей на основе вертикальной интеграции и горизонтальной специализации с использованием межстрановых инвестиционных потоков, предназначенных для укрепления связей между торговлей и капиталовложениями, то можно обеспечить значительные выгоды в том, что касается увеличения объемов внутрирегиональной торговли и инвестиционных потоков. Необходимо разработать учитывающие вопросы развития и приводящие к увеличению объемов торговли правила происхождения на основе пропаганды регионального аккумулирующего подхода.

Расширение региональных/субрегиональных инициатив

68. Совещание подчеркнуло необходимость того, чтобы не имеющие выхода к морю развивающиеся страны перешли к использованию новой модели

развития, стратегическая цель которой заключается в обеспечении большей степени региональной интеграции (включая связь между городскими/сельскими районами) для обеспечения быстрых темпов роста, который является инклюзивным и устойчивым. Для этого необходимы согласованные усилия в целях создания более широких рамок для экономической интеграции на региональном уровне, обеспечения на справедливой основе социально-экономических благ для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, развития региональных транспортных, энергетических и коммуникационных сетей и улучшения процесса упрощения процедур торговли и перевозок, а также для укрепления связей с использованием ИКТ.

69. Совещание подчеркнуло два важных аспекта пяти приоритетных областей Алматинской программы действий: во-первых, стимулирующие действия, которые будут содействовать увеличению объема инвестиций в приоритетные области, особенно те, которые касаются развития и эксплуатации инфраструктуры, необходимой для создания эффективных систем транзитных перевозок в не имеющих выхода к морю и транзитных развивающихся странах, которые, в свою очередь, необходимы для ускорения роста и изменения его модели в целях обеспечения большего объема выгод для бедных и находящихся в неблагоприятном положении районов стран с учетом задачи диверсификации городской экономики; и во-вторых, укрепление потенциала для использования существующих торговых концессий, которые в настоящее время ограничены инфраструктурными и другими касающимися потенциала факторами.

70. Совещание также постановило расширить и укрепить существующие рамки регионального сотрудничества с тем, чтобы страны могли совместно решать свои проблемы. В этом контексте участники отметили, что основой этой деятельности должно являться наращивание сотрудничества в целях развития как внутри регионов ЭСКАТО и ЕЭК, так и между ними для укрепления региональных рынков и внутренних производственных потенциалов. Эти области могут охватывать такие приоритеты, как развитие новых рынков, передача технологии, привлечение ПИИ и развитие транзитного транспорта. На протяжении нескольких лет ЭСКАТО и ЕЭК обеспечивали полезные платформы, которые содействуют более тесному и эффективному сотрудничеству и партнерству с участием не имеющих выхода к морю развивающихся стран Европы и Азии. Пришло время для того, чтобы не имеющие выхода к морю развивающиеся страны стали более эффективно использовать эти платформы в целях лучшей интеграции в глобальную производственную, транспортную и торговую систему для ускорения процесса развития, повышения благосостояния и уменьшения своих рисков и факторов уязвимости.

Международная поддержка

71. Совещание призвало международное сообщество содействовать присоединению не имеющих выхода к морю развивающихся стран к ВТО, поскольку лишь четыре таких страны завершили этот процесс после принятия Алматинской программы действий. Оно также призвало те не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, которые еще не стали членами ВТО, более активно взаимодействовать со своими торговыми партнерами в целях завершения процесса присоединения, и настоятельно призвали обеспечить беспопытный и неквотируемый доступ на рынки для всей экспортной продукции не имеющих выхода к морю развивающихся стран, поступающей в развитые страны – члены ВТО.

72. Совещание также сделало вывод о том, что ввиду больших структурных недостатков, существующих в не имеющих выхода к морю развивающихся

странах, помощь на основе использования внешних ресурсов, например, ОПР, должна играть ключевую роль в поддержке их экономического и социального развития. Эти страны нуждаются во внешних ресурсах для развития своей социально-экономической инфраструктуры, прежде всего, в целях обеспечения капиталовложения в базовые услуги, такие как водоснабжение, санитария, энергоснабжение, транспорт, жилье, здравоохранение и образование. Такие ресурсы могут дополнять национальные усилия этих стран, предназначенные для расширения и диверсификации своего производственного потенциала, поощрения ПИИ и торговли, адаптации технологических инноваций, укрепления равенства полов, обеспечения продовольственной безопасности и сокращения неравенства доходов.

73. В этой связи совещание предложило, чтобы не имеющие выхода к морю развивающиеся страны улучшили свои институты и структуры управления для повышения эффективности использования ОПР в связи с оказанием им поддержки по удовлетворению их особых потребностей. К донорам обращается просьба увеличить объем финансовых ресурсов и технической помощи для этих стран.

74. Совещание подчеркнуло важность инициативы «Помощь в торговле» для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в связи с укреплением потенциала по вопросам: а) разработки торговых стратегий; б) участия в торговых переговорах и реализации мер по упрощению процедур торговли; в) развития связанной с торговлей инфраструктурой; и г) диверсификации экспортной продукции и укрепления производственного потенциала в целях повышения конкурентоспособности продукции не имеющих выхода к морю развивающихся стран на экспортных рынках. В этой связи совещание призвало партнеров по вопросам развития продолжать оказывать и наращивать свою поддержку инициативе «Помощь в торговле», уделяя при этом адекватное внимание особым потребностям и нуждам не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

75. Совещание подчеркнуло важную роль ПИИ в укреплении торгового потенциала и экономического роста не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Оно также осветило стимулирующую роль ПИИ в деле создания инфраструктуры для транспорта, телекоммуникаций и коммунально-бытовых целей. Совещание пришло к мнению о том, что необходимо поощрять и поддерживать благоприятное деловое окружение для ПИИ в соответствии с национальным законодательством и потребностями в сфере развития.

76. Совещание признало стимулирующую роль системы Организации Объединенных Наций, а также региональных, субрегиональных и других международных организаций в связи с оказанием технической, финансовой и касающейся укрепления потенциала поддержки не имеющим выхода к морю развивающимся странам в целях расширения их участия в международной торговле и достижения международно согласованных целей развития, включая Цели развития тысячелетия. Совещание предложило организациям системы Организации Объединенных Наций, включая региональные комиссии, другие международные организации и региональные банки развития, укреплять, в контексте их соответствующих мандатов, усилия не имеющих выхода к морю развивающихся стран по преодолению структурных препятствий и получению выгод от системы международной торговли и инвестиций.

77. Совещание отметило важную роль Канцелярии Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным

развивающимся государствам в связи с улучшением информированности и обеспечением того, чтобы интересы не имеющих выхода к морю развивающихся стран занимали достойное место в глобальной повестке дня по вопросам сотрудничества в целях развития и в ходе мобилизации международной поддержки и ресурсов для содействия этим странам в преодолении своей уязвимости, укреплении устойчивости и продвижении по пути экономически, социально и экологически устойчивого и поступательного развития. Совещание призвало Канцелярию Высокого представителя продолжать оказывать этим странам помощь на основе расширения информационно-пропагандистской деятельности и мобилизации международной и предоставляемой системой Организации Объединенных Наций поддержки.

78. Совещание настоятельно призвало не имеющие выхода к морю развивающиеся страны Европы и Азии при первой возможности ратифицировать Многостороннее соглашение о создании Международного аналитического центра для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, от 24 сентября 2010 года, чтобы обеспечить полномасштабную деятельность этого Центра, который был учрежден в Улан-Баторе 27 июля 2009 года, или присоединиться к этому Соглашению. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны с удовлетворением отметили создание временного секретариата Международного аналитического центра для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в качестве одного из важных первых шагов на пути его полномасштабного введения в действие. Признав его потенциальную роль в деле оказания технической и касающейся укрепления потенциала поддержки странам-членам, совещание посчитало желательным, чтобы этот Центр сотрудничал с существующими сетями и инициативами региональных комиссий.

Повестка дня в области развития на период после 2015 года

79. Совещание пришло к выводу о том, что Цели развития тысячелетия являются одним из мощных инструментов консолидации национальных, региональных и глобальных усилий на основе четких, ясных и поддающихся определению целей в области развития в отношении отдельно взятых стран, а также глобального сообщества. В не имеющих выхода к морю развивающихся странах Европы и Азии прогресс в деле достижения Целей не только варьируется по различным целям и показателям, он также являлся неоднородным в регионах, субрегионах и странах, а также в различных группах населения одной отдельно взятой страны. Совещание выразило свое решительное мнение о том, что необходимо продолжать процесс достижения этих целей с конкретным акцентом на ликвидации неравенства и различий с учетом повестки дня в области развития на период после 2015 года. Оно также заявило о необходимости со всей ясностью рассмотреть в рамках этой повестки дня для достижения установленных целей ряд важных проблем, включая пробелы в политике, пробелы в стратегиях, пробелы в росте, проблему нехватки ресурсов и вопросы осуществления. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо сосредоточить свое внимание на вопросах смягчения последствий изменения климата и сокращения степени экологической неустойчивости как на задачах развития.

80. Совещание подчеркнуло, что обеспечение благосостояния и счастья на основе экономического роста имеет важное значение для достижения любых целей развития на период после 2015 года, однако рост должен быть инклюзивным и устойчивым и должен содействовать ликвидации различий и неравенства. Оно также признало, что рост в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Европы и Азии иногда сопровождается деградацией окружающей среды, поэтому необходимо пропагандировать стратегии создания зеленой экономики. Внимание также следует возобновить по отношению к

нескольким другим областям, включая ликвидацию бедности и голода, обеспечение равенства полов и предоставление полномочий женщинам, проблемы здравоохранения (включая борьбу с неинфекционными заболеваниями), задачи в сфере образования с уделением большего внимания качественным измерениям, надлежащей и продуктивной занятости и демографической динамике, включая процесс урбанизации. К числу других областей, которые также заслуживают приоритетного внимания, относятся улучшение производственного потенциала, социальной защиты, водопользования, продовольственной безопасности и адекватного питания, энергетической безопасности, устойчивого транспорта; борьба со стихийными бедствиями и изменением климата; обеспечение мира и безопасности и прав человека; укрепление организационного потенциала на всех уровнях; обеспечение большей согласованности политики и общесистемных перемен; создание четких рамок отчетности и надлежащее управление на всех уровнях, включая глобальные партнерства и сотрудничество по вопросам развития; и более справедливое распределение обязанностей между правительствами стран и международным сообществом. Также было подчеркнуто важное значение сотрудничества Юг-Юг и трехстороннего сотрудничества. В признание того, что сотрудничество в целях развития приобрело междисциплинарный характер, участники отметили более важную роль различных сторон, таких как организации гражданского общества, частный сектор, благотворительные организации, средства массовой информации и центры передового опыта, в связи с реализацией повестки дня в области развития на период после 2015 года.
