



Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана

Семьдесят пятая сессия

Бангкок, 27-31 мая 2019 года

Пункт 3 предварительной повестки дня**

**Специальный орган по наименее развитым странам,
не имеющим выхода к морю развивающимся странам
и тихоокеанским островным развивающимся странам**

**Вербальная нота министерства иностранных дел Монголии
от 11 марта 2019 года в адрес секретариата Экономической
и социальной комиссии для Азии и Тихого океана**

Министерство иностранных дел Монголии свидетельствует свое почтение секретариату Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана и, ссылаясь на Евро-азиатский региональный среднесрочный обзор Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов, проходивший в Бангкоке 11-12 февраля 2019 года, имеет честь как Председатель совещания препроводить секретариату текст итогового документа и далее просить Комиссию рассмотреть его на своей семьдесят пятой сессии по пункту 3 предварительной повестки дня.

Министерство иностранных дел Монголии хотело бы использовать эту возможность для выражения своей глубокой признательности секретариату за успешное проведение Евро-азиатского регионального среднесрочного обзора Венской программы действий.

Министерство иностранных дел Монголии пользуется настоящей возможностью для возобновления секретариату Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана заверений в своем высочайшем уважении.

* Переиздан по техническим причинам 17 апреля 2019 года.

** ESCAP/75/L.1.



Приложение к вербальной ноте Министерства иностранных дел Монголии от 11 марта 2019 года в адрес секретариата Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана*

Итоги Евро-азиатского регионального среднесрочного обзора Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов

I. Введение

1. Венская программа действий (ВПД) для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), на десятилетие 2014-2024 годов была принята в 2014 году на второй Конференция Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю. Она была одобрена Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в резолюции 69/137. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций постановила в своей резолюции 72/232 провести на высоком уровне всеобъемлющий среднесрочный обзор хода осуществления Венской программы действий на десятилетие 2014-2024 годов, которому будет предшествовать проведение региональных подготовительных совещаний. Всеобъемлющий среднесрочный обзор высокого уровня позволит рассмотреть ход осуществления Венской программы действий, выявить препятствия и ограничения, существующие на пути, а также меры и инициативы, необходимые для их преодоления, и новые задачи и вопросы, с тем чтобы дополнительно ускорить осуществление Венской программы действий. Среднесрочный обзор высокого уровня обеспечит в результате межправительственных переговоров и договоренностей итоговый документ в форме политической декларации.

2. В соответствии с этим Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам (КВПНРМ ООН) и Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК) организовали Евро-азиатский региональный среднесрочный обзор Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов, который проходил 11-12 февраля 2019 года в Конференц-центре Организации Объединенных Наций в Бангкоке.

3. В работе совещания участвовали высокопоставленные сотрудники директивных органов правительств и другие заинтересованные стороны, представлявшие евро-азиатские не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, страны транзита, партнеров по вопросам развития, а также представители системы Организации Объединенных Наций, соответствующих международных и региональных организаций, гражданского общества и частного сектора Евро-азиатского региона.

4. Ход осуществления Венской программы действий не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита в

* Настоящее приложение публикуется без официального редактирования.

регионе анализировался по шести приоритетным направлениям. Анализ основывался на национальных докладах и презентациях участвующих стран, на основном региональном докладе, деятельности ЭСКАТО, ЕЭК и КВПНРМ ООН и других соответствующих организаций и на обсуждениях, проходивших в ходе совещания. По каждому приоритетному направлению участники выявили полученные достижения. Они также определили задачи и ограничения и предложили рекомендации в целях ускорения хода осуществления Венской программы действий.

5. Совещание пришло к согласию по следующим рекомендациям и оценке в отношении каждого приоритетного направления:

II. Приоритетное направление 1: основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок

6. В период 2014-2018 годов не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и страны транзита Европы и Азии добились прогресса в ратификации важных международных и региональных соглашений, которые содействуют улучшению транзита. На протяжении этого периода две не имеющие выхода к морю страны стали членами Всемирной торговой организации (ВТО): Казахстан в 2015 году и Афганистан в 2016 году. Три не имеющие выхода к морю страны Азии в настоящее время имеют статус наблюдателей ВТО и находятся на различных этапах переговоров о присоединении к ВТО.

7. Девять не имеющих выхода к морю стран и 11 стран транзита ратифицировали на протяжении рассматриваемого периода Соглашение Всемирной торговой организации (ВТО) об упрощении процедур торговли. Больше не имеющих выхода к морю развивающихся стран и стран транзита Европы и Азии стали стороной некоторых из основных касающихся перевозок международных соглашений ЕЭК. Вьетнам ратифицировал Конвенцию о дорожном движении и Конвенцию о дорожных знаках и сигналах; Туркменистан ратифицировал Международную конвенцию о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Конвенция о согласовании условий); Индия, Китай и Пакистан ратифицировали Таможенную конвенцию о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП). Участники этой конвенции приступили к реализации проекта э-МДП (то есть компьютеризация процедур МДП), и в 2017 году экспериментальные проекты э-МДП осуществлялись Ираном и Турцией; и Грузией и Турцией с привлечением таможенных властей, а также ассоциаций автомобильных перевозок во всех соответствующих странах.

8. Недавно Афганистан провел ряд экспериментальных отгрузок в соседние страны и другие страны региона. Недавнее присоединение Исламской Республики Иран, Республики Молдова, Российской Федерации и Турции к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КМДП), касающемуся электронной накладной (э-КМДП), позволит еще больше усилить процесс упрощения процедур дорожной перевозки грузов в Евро-азиатском регионе. В рассматриваемый период три не имеющие выхода к морю развивающиеся страны – Бутан (2014 год), Лаосская Народно-Демократическая Республика (2017 год) и Непал (2017 год) – и три страны транзита – Камбоджа (2014 год), Исламская Республика Иран (2016 год) и Таиланд (2015 год) – ратифицировали Пересмотренную Киотскую конвенцию

об упрощении и гармонизации таможенных процедур. Что касается упрощения процедур Евро-азиатских грузовых железнодорожных перевозок, то осуществляются возглавляемые ЕЭК усилия по разработке полноценных унифицированных положений о железнодорожных перевозках (УПЖ). При помощи УПЖ операторы смогут осуществлять свою деятельность в рамках единого правового режима по всей оси Восток-Запад. По состоянию на 2017 год проект правовых положений УПЖ проходит проверки в режиме реальных условий. Виртуальный экспериментальный этап прошел в мае 2017 году по коридору Германия-Польша-Беларусь-Российская Федерация. Практические экспериментальные испытания пройдут с участием железнодорожных компаний, действующих в рамках Группы экспертов ЕЭК по УПЖ по согласованным коридорам и по другим коридорам, которые правительства могут предложить для обеспечения оперативной значимости и эффективности разработанных правовых положений.

9. Межправительственное соглашение о «сухих портах» вступило в силу 23 апреля 2016 года. Пять не имеющих выхода к морю развивающихся стран – Афганистан (2016 год), Казахстан (2016 год), Монголия (2016 год), Таджикистан (2015 год) и Туркменистан (2016 год) – и шесть стран транзита – Бангладеш (2016 год), Вьетнам (2014 год), Индия (2015 год), Исламская Республика Иран (2017 год), Китай (2016 год) и Российская Федерация (2015 год) – присоединились к этому межправительственному соглашению, одобрили или ратифицировали его.

10. Евро-азиатские не имеющие выхода к морю развивающиеся страны также добились прогресса в деле присоединения к субрегиональным и двусторонним соглашениям по улучшению транзита. В целом на протяжении рассматриваемого периода не имеющие выхода к морю страны и страны транзита в регионе были особенно активными в связи с проведением переговоров и подготовкой к осуществлению субрегиональных и многосторонних соглашений об упрощении процедур транзита и перевозок (например, в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС), Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) и субрегиона Большого Меконга (СБМ); Шанхайской организации сотрудничества (ШОС); Ассоциации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК); Инициативы Бенгальского залива по многостороннему техническому и экономическому сотрудничеству (БИМШТЭС) и межправительственных соглашений в ряде субрегионов). В ноябре 2017 года Азербайджан, Афганистан, Грузия, Туркменистан и Турция подписали Соглашение по «Лазуритовому коридору» в целях формирования интегрированной транспортно-транзитной системы с участием договаривающихся сторон. Недавно по этому маршруту была произведена первая отгрузка.

11. Несмотря на достижения большинство субрегиональных и многосторонних соглашений, однако, не в полной мере реализуются на практике. Необходимо сделать больше для полного и эффективного осуществления соглашений. Как не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, так и страны транзита сталкиваются с задачами, включая ограничения потенциала и отсутствие эффективной координации среди различных заинтересованных сторон, занимающихся вопросами транзита.

12. Что касается конкретной цели Венской программы действий сократить время передвижения по коридорам в целях обеспечения скорости транзитно-

грузовых перевозок на уровне 300-400 км за каждые 24 часа, то имеющиеся данные по эффективности автомобильных дорог по различным коридорам Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) (которая охватывает восемь не имеющих выхода к морю развивающихся стран) отражают общее улучшение и достижение цели по всем коридорам, за исключением коридора 5, который проходит по Пакистану, Афганистану и Китаю. Это – самый медленный коридор, в рамках которого скорость передвижения в 2017 году составляла лишь 240 км за каждые 24 часа. Цель ВПД по скорости транзитных перевозок также не обеспечена в южноазиатских транзитных коридорах (например, между Индией и Непалом; Бангладеш, Индией и Непалом; Индией и Бутаном). Скорость перевозок железнодорожным транспортом отстает от скорости перевозок автомобильным транспортом. Несмотря на повышение скоростей, цель ВПД по-прежнему не достигнута по ряду железнодорожных транспортных коридоров (например, коридоры ЦАРЭС 4 и 6). Контейнерные поезда являются исключением, поскольку скорость их движения значительно превышает целевой показатель ВПД.

13. Достижения, касающиеся конкретной цели ВПД сократить затраты времени на наземных пограничных пунктах, значительно варьируются по различным контрольно-пропускным пунктам не имеющих выхода к морю стран Евразийского региона. Общее среднее время прохождения пограничных формальностей по ряду коридоров ЦАРЭС в период 2014-2017 годов на деле увеличилось, и цель ВПД не была достигнута на многих контрольно-пропускных пунктах (например, на коридорах 2, 3, 5 и 6 ЦАРЭС). Однако по некоторым коридорам было зафиксировано существенное сокращение времени прохождения пограничных пунктов (например, на коридорах 1 и 4 ЦАРЭС), и цель ВПД была достигнута. Время прохождения пограничных формальностей в 2016 году значительно варьировалось от менее чем одного часа (например, на коридоре 1 ЦАРЭС на границе между Казахстаном и Российской Федерацией, где отсутствует таможенный контроль в порядке, установленном ЕАЭС) до трех-четырех дней (например, на пограничном переходе между Афганистаном и Пакистаном). В целом, среднее время, затрачиваемое на железнодорожных пограничных переходах, значительно превышает средний показатель по автомобильным пограничным переходам.

14. Ввиду ограниченности имеющейся в наличии информации (например, о проведенных исследованиях или обзорах, посвященных времени выпуска), невозможно провести подробную оценку хода деятельности по достижению цели ВПД, касающейся существенного сокращения времени, затрачиваемого на прохождение наземных пограничных пунктов в отношении всех евразийских не имеющих выхода к морю стран.

Рекомендации

15. Необходимо, чтобы не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и страны транзита нарастили свои усилия по присоединению к конвенциям и правовым инструментам, касающимся упрощения процедур перевозок и пересечения пограничных пунктов, а также по их осуществлению. Полная реализация этих инструментов предоставляет возможность получить быстрые достижения в форме снижения затрат времени на пограничных переходах и повышения эффективности затрат, однако многие не имеющие выхода к морю

развивающиеся страны в мире, в том числе в Азиатско-Тихоокеанском регионе, еще не присоединились к МДП или Конвенции о согласовании.

16. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита предлагается сотрудничать и координировать свою деятельность по основным стратегиям в области транзитных перевозок, законам и положениям о них, а также в целях расширения свободы транзита и распространять международные стандарты, основывающиеся на международных конвенциях/соглашениях на национальное законодательство. Международным организациям предлагается наращивать техническую помощь и поддержку по укреплению потенциала в целях присоединения к соответствующим международным конвенциям и региональным соглашениям, их ратификации и эффективного осуществления.

17. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита предлагается использовать существующие инструменты для поощрения транзита в целях содействия экономическому развитию не имеющих выхода к морю развивающихся стран. К их числу относятся Руководящие принципы по вопросам транзита Всемирной таможенной организации (ВТО), Пособие МДП и соответствующие учебные курсы ЕЭК, охватывающие такие вопросы, как инструменты компьютеризации и электронные инструменты, включая базу данных МДП (БДМДП), э-МДП и систему предварительной электронной декларации (МДП-ПЭД), предназначенные для улучшения управления рисками. Учебные материалы также существуют по вопросам контролируемого доступа к процедуре МДП, контроля за транспортными средствами и требований в отношении таможенных сборов и налогов. Более того, *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») ЕЭК-ОБСЕ (Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе) содержит большой объем информации и примеры в поддержку не имеющих выхода к морю развивающихся стран. К их числу также относятся Межправительственное соглашение ЭСКАТО о «сухих портах», Региональные стратегические рамки для упрощения процедур международных автомобильных перевозок; Региональные рамки сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок; модели упрощения процедур перевозок ЭСКАТО, предназначенные для комплексного рассмотрения вопросов, касающихся нефизических барьеров, и для обеспечения бесперебойных международных перевозок в регионе.

18. Странам предлагается укрепить или принять охватывающий коридоры подход к рассмотрению вопросов улучшения транзита. ЕЭК, ЭСКАТО, КВПНРМ ООН, Международному аналитическому центру для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и другим соответствующим партнерам предлагается оказать дополнительную техническую поддержку.

19. Странам следует продолжать обеспечивать мониторинг времени в пути по основным евро-азиатским транзитным коридорам для не имеющих выхода к морю развивающихся стран на регулярной основе (например, каждый второй год с использованием методологии ЭСКАТО «Время/стоимость – расстояние»). Что касается тех коридоров, на которых не обеспечено достижение цели ВПД, предусматривающей прохождение 300-400 км за 24 часа, то странам следует определить основные препятствия, разработать планы действий и осуществить меры по сокращению времени в пути.

20. Странам следует обеспечить мониторинг времени, затрачиваемого на наземных пограничных пунктах по основным транзитным коридорам для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, на регулярной основе (например, каждый второй год с использованием исследования по прошествии времени Всемирной таможенной организации и/или методологии ЭСКАТО «Время/стоимость – расстояние»), и публиковать основные выводы.

21. Странам следует выявить причины основных задержек и возможности улучшения пересечения границ (например, с использованием Руководства по анализу процесса бизнеса в целях упрощения процедур торговли ЭСКАТО-ЕЭК); разработать планы действий и осуществить меры по сокращению затрат времени на наземных пограничных пунктах (например, электронный обмен грузовыми накладными; автоматизированные системы таможенной очистки и безбумажные процедуры таможенного транзита; улучшение объектов и инфраструктуры пограничных переходов; сокращение объемов перегрузки на пограничных пунктах; комплексная программа обеспечения добросовестности).

22. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам, странам транзита и партнерам по вопросам развития следует продолжать разрабатывать и осуществлять совместные проекты в поддержку мероприятий ВПД (включая научные исследования, информационно-пропагандистскую деятельность, профессиональную подготовку и техническую и финансовую помощь не имеющим выхода к морю развивающимся странам). Воздействие таких мероприятий можно усиливать за счет дополнительной синергии в целях избежания дублирования и лучшего удовлетворения потребностей отдельно взятых не имеющих выхода к морю развивающихся стран в том, что касается упрощения процедур транзитных перевозок.

23. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам, странам транзита и партнерам по вопросам развития следует сотрудничать в целях обеспечения большей степени синергии и взаимодополняемости по различным транспортным и транзитным коридорам в Евро-азиатском регионе.

III. Приоритетное направление 2: развитие и эксплуатация инфраструктуры

A. Транспортная инфраструктура

24. Евро-азиатские не имеющие выхода к морю развивающиеся страны добились прогресса в развитии транспортной инфраструктуры и ее эксплуатации, включая железные дороги, автомобильные дороги, воздушные сообщения, водные пути и трубопроводы для энергоносителей. Эти страны продолжают инвестировать в свою инфраструктуру и коммуникации, осуществляя большое число инфраструктурных проектов и программ, охватывающих широкий спектр мероприятий, включая развитие автодорожной и железнодорожной сети, «сухих портов», воздушных связей и логистических услуг.

25. Прогресс был достигнут в деле завершения строительства недостающих участков и улучшения качества инфраструктуры, хотя сохраняются значительные задачи. Несколько таких стран приняли новые и инновационные

стратегии и программы, включая реформы транспортной политики, создание надлежащих нормативных рамок и принятие инновационных подходов, таких как автодорожные фонды или государственно-частные партнерства для финансирования инфраструктуры. Что касается автомобильных дорог, то эти страны в целом добились существенного прогресса в расширении и повышении класса автомобильных дорог, хотя сохраняется много пробелов и задач в том, что касается качества инфраструктуры и нехватки участков. Оценки говорят о том, что плотность асфальтированных дорог (километров дорог на 1 000 квадратных километров площади территорий) составляет 181 для Восточной Европы и Центральной Азии, по сравнению с 80 в Восточной Азии и общемировым средним показателем на уровне 151, что свидетельствует об огромных возможностях для дальнейшего расширения сети автомобильных дорог в Южной Азии. Участники рассмотрели вопросы улучшения и расширения автодорожной инфраструктуры в своих странах. В целом, несмотря на прогресс, больше усилий необходимо предпринять для создания транзитной автодорожной сети, которая позволит улучшить соединяемость не имеющих выхода к морю развивающихся стран с глобальными рынками.

26. Евро-азиатские не имеющие выхода к морю развивающиеся страны сообщили о своих усилиях по расширению и улучшению существующей сети. Такие страны в Азии отметили железнодорожные проекты, в которых они участвуют в целях улучшения и модернизации своих железнодорожных систем и своих связей с соседями и странами транзита в рамках Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог и на основе участия в осуществлении проекта ЕЭК по евро-азиатским транспортным связям (ЕАТС).

27. Совещание отметило, что сеть Трансазиатских железных дорог играет важную роль в интеграционных усилиях не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона. Однако в настоящее время, по оценкам, не хватает 10 900 км путей, что составляет 9,3 процента протяженности соответствующей сети. Эффективность железнодорожного транспорта в евро-азиатских не имеющих выхода к морю развивающихся странах также ограничивается плохой эксплуатацией и наличием различных технических стандартов и положений в регионе. По оценкам, для строительства этих недостающих участков общий объем инвестиций составляет 75,6 млрд. долл. США. Участники отметили недавние многообещающие достижения, включая железнодорожную сеть Афганистан-Туркменистан (открыта в 2016 году); железнодорожный коридор пяти стран; проходящее строительство железной дороги между Китаем и Лаосской Народно-Демократической Республикой; и создание железнодорожной линии, связывающей Китай, Казахстан, Туркменистан и Исламскую Республику Иран (открыта в 2016 году). Совещание также отметило, что осуществление проекта ЕАТС ЕЭК, в рамках его последующих этапов (с 2002 года), позволило получить значительные результаты. Выявление девяти железнодорожных и автомобильных маршрутов, 17 водных транспортных маршрутов, 52 внутренних речных портов и 70 морских портов, приоритизация инфраструктурных инвестиционных проектов на сумму 215 млрд. долл. США, создание базы данных географической информационной системы (ГИС), анализ нефизических препятствий на пути перевозок, сравнительное исследование морского и внутреннего транспорта, организация многочисленных национальных практикумов по укреплению потенциала, посвященных упрощению процедур перевозок, а также усилия по введению этих коридоров в эксплуатацию на основе подготовки общих

графиков и тарифов содействовали формированию фундамента более эффективной евро-азиатской транспортной сети. Недавно закончившийся этап III охватил 38 стран Европы и Азии и, среди прочего, обеспечил такое положение, при котором автомобильные и железнодорожные перевозки по евро-азиатским коридорам дополняют морской транспорт, а не конкурируют с ним, обеспечивая альтернативные варианты поставки, особенно в том, что касается дорогостоящих и требующих быстрой доставки грузов, в том числе в контексте растущей электронной торговли между Европой и Азией. На протяжении этапа III проекта правительства стран региона ЕАТС последовательно работали в целях устранения физических и нефизических препятствий на пути международных перевозок по маршрутам ЕАТС. Однако некоторые ключевые задачи сохраняются, в том числе: отсутствие или плохое состояние участков автомобильных и железных дорог и интермодальной/перегрузочной инфраструктуры на некоторых направлениях; трудности при прохождении границ, обременительные таможенные и транзитные процедуры ввиду отсутствия доступа к правовым инструментам Организации Объединенных Наций и неадекватности их осуществления; отсутствие согласованных оперативных и технических взаимосовместимых стандартов в отношении железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава; различные правовые режимы, регулирующие договоры железнодорожной перевозки; а также различия между грузовыми потоками, движущимися в западном и восточном направлениях на маршрутах ЕАТС, и отсутствие эффективных касающихся конкретных коридоров платформ для координации усилий государственного и частного секторов, рабочих планов и ключевых показателей деятельности.

28. Однако следует отметить, что прогресса удается добиваться в тех случаях, когда вопросы касаются административной совместимости железных дорог, прежде всего в результате использования единой накладной Международной конвенции о перевозке грузов по железным дорогам/Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (ЦИМ/СМГС), подготовленной Международным комитетом железнодорожного транспорта (МКЖТ) и Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД). На основе этих достижений государства – члены ЕЭК в настоящее время пытаются урегулировать остающиеся административные вопросы в результате создания и разработки полномасштабного единого железнодорожного права, которое обеспечит единый правовой железнодорожный режим (один договор перевозки, одна ответственность и одна накладная) по всей оси Запад-Восток, соединяющей Европу с Азией.

29. Воздушный транспорт имеет особенно важное значение для не имеющих выхода к морю развивающихся стран потому, что он обеспечивает прямой доступ к международным рынкам без необходимости пересечения стран транзита. В соответствии с Глобальной базой данных по показателям достижения целей в области устойчивого развития (ЦУР), объем грузовых и пассажирских перевозок евро-азиатских не имеющих выхода к морю развивающихся стран по воздуху составил 37 процентов и 48 процентов, соответственно, от всего объема грузовых и пассажирских перевозок этих стран в 2016 году. К числу задач сектора воздушного транспорта этих стран, в частности, относятся большие объемы инвестиций, необходимых для развития, эксплуатации и восстановления инфраструктуры, замены стареющего авиапарка и улучшения аэропортов, терминалов и аэропортовой инфраструктуры; отсутствие физических и людских ресурсов и транзитных объектов, а также

необходимость использовать новые технологии и решать проблемы ограниченной соединяемости.

30. «Сухие порты» становятся все более популярными в евро-азиатских не имеющих выхода к морю развивающихся странах, прежде всего на их границах со странами транзита. Они играют важную роль в содействии прохождению таможенных процедур, проведении интермодальных перегрузочных операций и предоставлении других различных услуг по обработке грузов, складированию и логистике, при этом они могут преобразовать не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в связанные по суше с морем развивающиеся страны. Несколько не имеющих выхода к морю развивающихся стран подписали Межправительственное соглашение ЭСКАТО о «сухих портах». Казахстан завершил строительство «сухого порта» и соответствующей инфраструктуры на востоке страны на границе с Китаем в рамках инициативы по созданию свободной экономической зоны Хоргос-Восточные ворота. Он занимает общую площадь 129 га и увязан с логистическими и промышленными зонами. Этот «сухой порт» предоставляет клиентам полный набор транспортных и логистических услуг в рамках многофункционального обслуживания, включая таможенные и брокерские услуги. Отсутствие финансовых ресурсов и нехватка квалифицированного персонала сдерживают развитие «сухих портов» в не имеющих выхода к морю развивающихся странах.

31. Что касается морских портов, то их доля в транзите развивающихся стран, определяемая числом контейнеров, проходящих через порты азиатских стран транзита, увеличилась на 42 процентов в период 2010-2016 годов, в то время как такой показатель в мире увеличился на 27 процентов. На долю азиатских развивающихся стран транзита пришлось 35 процентов общего глобального оборота контейнеров в 2016 году, в то время как на Латинскую Америку и Африку приходится 2,6 процента и 1,9 процента, соответственно. Китай продолжает возглавлять эту деятельность в мире в том, что касается пропускной способности и эффективности портов, и во все большей степени он становится источником практического опыта по вопросам строительства и эксплуатации портов. К числу основных задач, стоящих в сфере портовой инфраструктуры, относятся стихийные бедствия и воздействие изменения климата, в частности затопление прибрежных районов. Это подчеркивает необходимость использовать стратегии адаптации в целях повышения потенциала противодействия портовой инфраструктуры и систем.

32. Несмотря на эти усилия и увеличение числа объектов, сохраняются значительные пробелы в финансировании инфраструктуры, свидетельствующие о необходимости расширения международной поддержки, укрепления потенциала для осуществления и реформы политики и нормативных рамок, включая создание стимулирующего окружения для увеличения инвестиций в развитие инфраструктуры. Хотя существуют положительные признаки увеличения финансовых ресурсов для осуществления инфраструктурных проектов и укрепления торгового потенциала, нехватка инвестиций для инфраструктуры в не имеющих выхода к морю развивающихся странах значительно превышает объемы ресурсов, имеющихся в настоящее время. По оценкам ЭСКАТО, общий объем инвестиций, необходимых для улучшения региональных транспортных систем и строительства недостающих участков, составляет 106 млрд. долл. США, включая 64 млрд. долл. США для Трансазиатских железных дорог, 40 млрд. долл. США для проектов Азиатских автомобильных дорог и 2 млрд. долл. США для «сухих портов». Одна из

ключевых задач, стоящих перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами, связана с отсутствием достаточного объема данных и информации, а также с недоразвитостью местного потенциала для точной оценки нехватки инвестиций на цели инфраструктуры, с которой они в настоящее время сталкиваются.

33. Эти страны продолжают решать задачи и устранять ограничения, включая организационные узкие места и отсутствие квалифицированных людских ресурсов, в процессе развития своей инфраструктуры и улучшения соединяемости. Признавая, что финансирование евро-азиатских транспортных связей является одним из основных препятствий, ЕЭК возглавляет работу по созданию Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры. После его полного введения в эксплуатацию он станет инновационным примером того, как данные правительств о новых проектах транспортной инфраструктуры представляются финансовым учреждениям транспарентным, комплексным и позволяющим привлечь финансовые средства образом. Центр будет создаваться в форме онлайн платформы в рамках географической информационной системы (ГИС), при помощи которой: а) правительства получают все соответствующие данные для подготовки, сопоставления и представления своих проектов транспортной инфраструктуры, а б) международные финансовые учреждения (МФУ) смогут рассматривать, анализировать и сравнивать проекты с точки зрения региональных/международных условий и определять проекты для финансирования. МФУ смогут сразу не только видеть в режиме онлайн в формате цифровых карт всю соответствующую информацию (включая предварительные технико-экономические обоснования) о проектах, которые нуждаются в финансировании, но также и то, являются ли эти проекты частью международных коридоров, покрываются ли эти коридоры международными соглашениями Организации Объединенных Наций, будут ли эти регионы затрагиваться изменением климата и какие еще меры по адаптации транспортной инфраструктуры следует дополнительно рассмотреть, сколько средств выделяли другие правительства стран региона на аналогичные проекты и т.д. Этот проект находится на начальном этапе, на котором страны Центральной Азии, являющиеся государствами – членами как ЕЭК, так и ЭСКАТО, предоставляют данные и проходят подготовку по использованию этого инструмента.

Рекомендации

34. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо улучшить и надлежаще эксплуатировать существующие автомобильные и железные дороги в качестве одного из приоритетов сотрудничества с развивающимися странами транзита и партнерами по вопросам развития. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита следует скоординированным образом создавать и улучшать международные транспортные и транзитные коридоры, охватывающие все виды транспорта, такие как внутренние водные пути, автомобильные дороги, железные дороги, порты и трубопроводы, с тем чтобы удовлетворить особые потребности развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран и решить касающиеся их задачи.

35. Говоря более конкретно, евро-азиатским странам следует объединить усилия на уровне как государственного, так и частного секторов, с тем чтобы

устранить общие ограничения, определенные в рамках генеральных планов развития международных перевозок, таких как проект ЕЭК по евро-азиатским транспортным связям. К числу выявленных и подлежащих задокументированным остающимся задач относятся: отсутствующие или устаревшие участки автомобильных и железных дорог и объекты интермодальной/перегрузочной инфраструктуры, устаревшая инфраструктура и оборудование на пограничных переходах, отсутствие согласованных оперативных и технических взаимосовместимых стандартов для железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, неэффективное использование потенциала нынешних сетей для железнодорожных операций и плохая соединяемость в сфере информационно-коммуникационных технологий (ИКТ) и совместимость ИКТ на коридорах ЕАТС.

36. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита следует обеспечить интеграцию процесса создания и эксплуатации трансграничных транспортных и инфраструктурных коридоров в рамках национальных стратегий развития. Их не следует рассматривать в качестве отдельно взятых инициатив. Более того, в дополнение к национальным стратегиям развития следует также укрепить трансграничное сотрудничество, сотрудничество с участием государственного и частного секторов и усилия по координации деятельности на евро-азиатских маршрутах. Например, в результате развития и подготовки планов работы по конкретным коридорам, при помощи которых правительства и участники, представляющие частный сектор, могут, среди прочего, определить общие цели и приоритеты в сфере развития транспортной инфраструктуры, можно подготовить приоритетный перечень технических стандартов совместимости по коридорам и предпринять усилия по укреплению сетевого потенциала, например путем объединения парков подвижного состава и контейнеров. Можно разработать ключевые показатели эффективности (КПЭ) для определения достижений на ежегодной или двухгодичной основе.

37. Международному сообществу, прежде всего международным и региональным финансовым учреждениям, системе Организации Объединенных Наций и другим партнерам по вопросам развития, следует укрепить свои программы технической помощи для улучшения институционального потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран в плане разработки и осуществления позволяющих получать финансовые средства проектов развития инфраструктуры более эффективным и действенным образом. В этой связи евро-азиатским странам, региональным и субрегиональным организациям в регионе ЕАТС, частному сектору и МФУ следует наилучшим образом использовать текущие усилия ЕЭК, касающиеся создания Международного центра мониторинга транспортной инфраструктуры.

38. Опираясь далее на выводы этап III ЕАТС, касающиеся того, что не проводится диалог с участием различных заинтересованных сторон, посвященных базам конкретных коридоров, правительствам и частному сектору предлагается наладить совместную работу по созданию государственно-частных партнерств в поддержку развития инфраструктуры транспорта, ИКТ и энергетики.

39. Региональным органам и их членам предлагается придавать первоочередное значение программам развития инфраструктуры с участием не имеющих выхода к морю развивающихся стран, поскольку часто другие страны

могут иметь различные приоритеты, в результате чего интересы не имеющих выхода к морю развивающихся стран остаются не охваченными.

40. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам предлагается разрабатывать и осуществлять стратегии, которые поощряют транспортную соединяемость. КВПНРМ ООН, ЕЭК, ЭСКАТО, Международному аналитическому центру для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и другим соответствующим партнерам предлагается оказывать дополнительную техническую поддержку.

41. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита предлагается использовать комплексный и устойчивый подход к рассмотрению вопросов транспортных коридоров, с тем чтобы максимально увеличить вклад транспортной соединяемости в процесс устойчивого развития. КВПНРМ ООН, ЭСКАТО и ЕЭК, а также другим партнерам по вопросам развития предлагается поддерживать эти усилия, оказывая политическую, аналитическую и техническую поддержку.

42. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и их партнерам по вопросам развития, а также региональным и международным финансовым учреждениям следует укрепить свои усилия по мобилизации и выделению большего объема ресурсов для развития инфраструктуры и ее эксплуатации, в том числе в результате создания специального фонда.

43. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам следует укрепить свои усилия по мобилизации внутренних ресурсов и обеспечению необходимых реформ по управлению налогообложением, с тем чтобы удовлетворить свои растущие потребности в финансировании проектов создания инфраструктуры. Нормативные и управляющие структуры следует упорядочить и повысить их эффективность, чтобы частный сектор мог расширить свое участие в проектах и программах создания инфраструктуры.

44. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо найти инновационные решения для сочетания внутренних ресурсов с официальной помощью в целях развития (ОПР), прямыми иностранными инвестициями (ПИИ) и другими формами внешних финансовых потоков, включая смешанное финансирование в целях создания устойчивой и способной противостоять бедствиям транспортной инфраструктуры и улучшения автомобильных, железнодорожных и авиационных связей, энергетики, телекоммуникаций и ИКТ.

В. Устойчивая энергетика и соединяемость

45. Евро-азиатские не имеющие выхода к морю развивающиеся страны добились прогресса в улучшении доступа к чистым источникам энергии для своего населения. Средняя доля населения, располагающая доступом к электричеству, увеличилась с 95,2 процента в 2014 году до 96 процентов в 2016 году, что значительно превышает средний показатель по группе не имеющих выхода к морю развивающихся стран на уровне 59,7 процента в 2014 году и 61,7 процента в 2016 году. Только четыре не имеющих выхода к морю развивающихся стран в регионе пока не обеспечили 100-процентного доступа. Однако не имеющие выхода к морю развивающиеся страны продолжают сталкиваться с рядом задач в развитии электроэнергетических

инфраструктуры и связей, при этом также отмечается разрыв между сельскими и городскими районами. Задачи, обусловливаемые изменением климата, оказывают отрицательное воздействие на не имеющие выхода к морю развивающиеся страны. Устаревшие и неэффективные сети и системы передачи приводят к потерям в ходе передачи и распределения электроэнергии. Что касается энергоэффективности, то, несмотря на прогресс, достигнутый странами региона, сохраняются высокие показатели энергоемкости, что подразумевает необходимость их улучшения. Увеличение инвестиций в целях преодоления этих препятствий и улучшения своей электроэнергоинфраструктуры потребуется для улучшения энергетической соединяемости в этих странах.

46. Более того, евро-азиатские не имеющие выхода к морю развивающиеся страны демонстрируют более низкий уровень доли от общего объема конечного потребления энергии, являющейся возобновляемой: 27,3 процента в 2015 году по сравнению с группой не имеющих выхода к морю развивающихся стран на уровне 43 процентов в среднем за тот же год, что свидетельствует о необходимости расширения усилий по увеличению использования возобновляемых источников энергии.

Рекомендации

47. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита предлагается укрепить сотрудничество в регионе при помощи субрегионального и регионального сотрудничества в сфере энергетики в целях расширения трансграничных связей между энергосетями, укрепления энергобезопасности, содействия экономической интеграции и устойчивому развитию.

48. Партнерам по вопросам развития, финансовым институтам и региональным организациям предлагается способствовать субрегиональному сотрудничеству и активизации национальных усилий и, в частности, поощрению инновационной деятельности и содействию финансированию.

49. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам предлагается делиться страновым опытом, а также передовой практикой, касающейся расширения доступа к энергии и возобновляемым источникам энергии. ЕЭК, ЭСКАТО и КВПНРМ ООН предлагается содействовать обмену такой информацией.

С. Информационно-коммуникационные технологии

50. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны региона добились прогресса в улучшении доступа к Интернету в том, что касается процентной доли населения, использующего Интернет, которая увеличилась с 36,5 процента в 2014 году до 43 процентов в 2016 году. Хотя это и является достижением, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны по-прежнему отстают от среднего мирового показателя и развитых стран. Число абонентов стационарной широкополосной связи в расчете на 100 жителей увеличилось с 6,3 в 2014 году до 7,0 в 2016 году. Евро-азиатские не имеющие выхода к морю развивающиеся страны также продемонстрировали рост числа абонентов мобильной связи, которое увеличилось со 101 на 100 человек в 2014 году до 103 в 2016 году. Однако этот показатель значительно варьируется среди стран, при этом четыре страны демонстрируют число абонентов мобильной связи на уровне менее 80 на 100 человек. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны продолжают

сталкиваться с высокими затратами на широкополосную связь, и требуется нарастить усилия, с тем чтобы снизить цены. Некоторые не имеющие выхода к морю развивающиеся страны смогли добиться успехов в создании устойчивой инфраструктуры ИКТ и проведении цифровых преобразований в своих странах посредством разработки и использования новых цифровых технологий, приложений и услуг, поощрения процесса электронного управления и подачи заявок в электронной форме, эффективного и транспарентного государственного управления, профессиональной подготовки по привитию навыков в сфере ИКТ и обеспечения кибербезопасности. Однако следует продолжить усилия всех заинтересованных сторон, с тем чтобы обеспечить поступательный прогресс. Важное значение будет иметь обмен опытом.

Рекомендации

51. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита предлагается сотрудничать по вопросам создания инфраструктуры, использования приложений и услуг ИКТ при поддержке правительств, частного сектора, партнеров по вопросам развития, многосторонних финансовых и занимающихся проблемами развития институтов и региональных банков.

52. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам предлагается создавать надлежащее стимулирующее окружение для получения выгод цифровой экономики. ЭСКАТО, ЕЭК, Международному союзу электросвязи (МСЭ) и другим партнерам предлагается усилить техническую помощь не имеющим выхода к морю развивающимся странам в целях создания необходимой «твердой» и «мягкой» инфраструктуры ИКТ, а также необходимых правовых рамок и стратегий в поддержку развития ИКТ, включая улучшение цифровых навыков, поощрение цифровой инклюзивности, расширение процесса принятия и использования разработок и услуг ИКТ и сокращение «цифрового разрыва».

53. Такие инициативы, как возглавляемая ЭСКАТО инициатива по Азиатско-тихоокеанской информационной супермагистрале, которая предназначается для расширения наличия и снижения стоимости широкополосного Интернета в регионе на основе укрепления базовой Интернет-инфраструктуры в регионе, должны быть усилены.

IV. Приоритетное направление 3: международная торговля и содействие развитию торговли

A. Международная торговля

54. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны приняли широкий спектр мер по укреплению своего торгового потенциала и задействованию выгод международной торговли в качестве фактора их роста и развития. Однако доля их экспорта в глобальной торговле остается незначительной. На экспорт евро-азиатских не имеющих выхода к морю развивающихся стран приходилось всего 0,6 процента глобального экспорта в 2017 году, снижение с 0,85 процента в 2014 году. В основном их экспорт представлен ограниченным числом продуктов, прежде всего такими природными ресурсами, как нефть, газ и минералы, необработанная сельскохозяйственная продукция и промышленные товары с низкой добавленной стоимостью. Хотя несколько не имеющих выхода

к морю развивающихся стран, таких как Азербайджан, Армения, Казахстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия и Узбекистан, смогли добавить дополнительную стоимость к природным ресурсам и сельскохозяйственной продукции, в целом объем экспорта их продукции обрабатывающей промышленности как доля от общего объема экспорта товаров, как правило, является низким, и прогресс был медленным, а иногда и вообще отсутствовал.

55. Выход к морю высокотехнологичный экспорт не занимает важного места у не имеющих выхода к морю развивающихся стран, за исключением Казахстана и Лаосской Народно-Демократической Республики. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны также продолжают полагаться на ограниченное число стран назначения, в основном на имеющие выход к морю развивающиеся страны, соседей по транзиту в регионе и развитые страны, в частности Европейский союз. Например, Китай и Таиланд являются основными торговыми партнерами Лаосской Народно-Демократической Республики; Индия – Бутана, поскольку на нее приходится 85,5 процента экспорта Бутана; Китай и Россия являются доминирующими партнерами Монголии; Европейский союз и Россия – основными партнерами Армении; Индия – крупнейший торговый партнер Непала.

56. Сырьевой сектор обладает значительным потенциалом для диверсификации экспорта, повышения добавленной стоимости, трудоустройства и генерирования доходов для не имеющих выхода к морю развивающихся стран с учетом непропорционально большой доли сырьевых товаров в их экспорте. Однако, несмотря на важную роль сырья для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, в большинстве из них существует ограниченный круг стратегий и нормативных положений, касающихся сырьевых товаров. Евро-азиатские не имеющие выхода к морю развивающиеся страны демонстрируют сравнительные преимущества в секторе сельского хозяйства, обработки сельскохозяйственной продукции, легкой промышленности (текстиль, кожа и кожаные изделия) и туризма.

57. Общие низкие показатели торговли не имеющих выхода к морю развивающихся стран обусловлены ограниченностью их производственного потенциала и диверсификации экспорта, транзитными барьерами, низким качеством инфраструктуры, недостающими звеньями, высокими издержками в торговле, а также их зависимостью от внешних условий, таких как предполагаемое замедление темпов развития глобальной экономики, волатильность цен на сырьевые товары и спроса на них со стороны ключевых торговых партнеров, а также существующие у этих партнеров экономические условия.

Рекомендации

58. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо сосредоточиться на диверсификации рынков и продуктов для экспорта. Правительствам следует разработать стратегии, предназначенные для диверсификации их экспортной базы и добавления стоимости к их экспорту, с тем чтобы расширить их участие в деятельности региональных и глобальных производственно-сбытовых цепочек.

59. Международному сообществу следует поддерживать не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в связи с диверсификацией их экспорта, в том числе посредством передачи соответствующих технологий и поддержки по вопросам укрепления их производственного потенциала.

60. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам предлагается сформулировать и осуществлять внутренние стратегии и политику, которые учитывают необходимость диверсификации товаров и общую роль сектора сырьевых товаров, при этом ЮНКТАД, Общему фонду для сырьевых товаров, в сотрудничестве с КВПНРМ ООН, следует продолжать поддерживать не имеющие выхода к морю развивающиеся страны по вопросам задействования сектора сырьевых товаров в целях их социально-экономического развития путем разработки стратегий и политики по вопросам сырьевых товаров.

61. Поддержание стабильных экспортных рынков – ключевой аспект, позволяющий евро-азиатским не имеющим выхода к морю развивающимся странам сохранять поступательный рост. Зависимость торговли не имеющих выхода к морю развивающихся стран от узкого круга стран в плане их экспорта должна рассматриваться не имеющими выхода к морю развивающимися странами, странами транзита и партнерами по вопросам развития комплексным образом.

62. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо укрепить усилия, предназначенные для улучшения своего бизнес-окружения для того, чтобы добиться значительных успехов в деле продвижения на рынки экспорта и улучшения перспектив роста.

В. Содействие развитию торговли

63. Содействие развитию торговли играет важную роль в улучшении конкурентоспособности не имеющих выхода к морю развивающихся стран в сфере торговли, сокращении высоких издержек на торговлю и увеличении их экспорта. Эти страны и их соседи, обеспечивающие транзит, осуществляют при поддержке партнеров по вопросам развития целый ряд реформ по содействию развитию торговли, предназначенных для упрощения торговых правил, процедур и документов. К их числу относятся поощрение трансграничной безбумажной торговли, принятие электронных инструментов содействия транзиту и перевозкам, досмотр в режиме «одной остановки», использование механизма «единого окна» для обработки документации, электронных платежей и обеспечение прозрачности и модернизация пограничных пунктов и таможенных служб. В то же время евро-азиатские не имеющие выхода к морю развивающиеся страны продолжают сталкиваться с высокими издержками, связанными с торговлей и транзитом, обременительными требованиями в отношении документации при пересечении границ и нормативными положениями, а показатели их логистической деятельности ниже, чем такие показатели по другим развивающимся странам.

64. На протяжении рассматриваемого периода определенного прогресса удалось добиться в создании или укреплении национальных комитетов по содействию развитию торговли, как, например, в Бутане, Лаосской Народно-Демократической Республике и Монголии, в то время как Армения рассматривает вопрос о создании национального комитета по упрощению процедур торговли. Определенного прогресса удалось добиться в

использовании ИКТ для упрощения и модернизации таможенных процедур и формальностей, сокращения числа документов, введения электронной системы декларирования и улучшения скорости передвижения транспортных средств с меньшими затратами. Ряд не имеющих выхода к морю развивающихся стран приняли инструменты механизма «единого окна» и Автоматизированной системы обработки таможенных данных (АСОТД), которые позволили улучшить процесс прохождения таможенной очистки и процедур. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны добились значительного прогресса в ратификации Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли: по состоянию на февраль 2019 года его ратифицировали все евро-азиатские не имеющие выхода к морю развивающиеся страны – члены ВТО.

Рекомендации

65. Тем не имеющим выхода к морю развивающимся странам, которые еще не являются членами ВТО, предлагается стать ими как можно скорее, и им следует оказать техническую помощь и поддержку по вопросам укрепления потенциала силами международного сообщества в процессе их присоединения.

66. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита предлагается ратифицировать и осуществлять соответствующие международные конвенции и соглашения, включая Соглашение ВТО по упрощению торговых процедур, Рамочное соглашение ЭСКАТО об упрощении процедур трансграничной безбумажной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе, а также другие региональные и субрегиональные соглашения по торговле и упрощению торговых процедур.

67. Увеличение технической, финансовой и касающейся укрепления потенциала помощи не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита необходимо для обеспечения эффективного осуществления Соглашения по упрощению торговых процедур. Для содействия получению помощи не имеющим выхода к морю развивающимся странам следует активно сообщать о своих потребностях в укреплении потенциала по категории С Соглашения.

68. Тем не имеющим выхода к морю развивающимся странам, которые еще не сделали этого, предлагается учредить национальный комитет по упрощению торговых процедур с участием всех соответствующих заинтересованных сторон, включая частный сектор. Им также следует создать механизмы для мониторинга прогресса в деле согласования торговых процедур, в соответствии, например, с руководством Азиатского банка развития (АБР)-ЭСКАТО и Рекомендацией № 42 Центра Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) по Механизму мониторинга упрощения процедур торговли и транспорта.

69. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо укрепить свои усилия по улучшению и согласованию деятельности своих таможенных органов и упорядочению процедур на пограничных переходах, в том числе путем сокращения числа документов, необходимых для оформления экспорта и импорта.

70. Этим странам следует поощрять более широкое использование технологий и ИКТ для содействия развитию торговли, включая введение безбумажной

торговли, автоматизацию таможенных процедур и систем очистки, а также создание механизма «единого окна».

71. Этим странам и странам транзита следует в полной мере использовать инструменты содействия развитию торговли, разработанные международными организациями. Соседним странам транзита следует расширить свое участие в реализации соответствующих мер, способствующих данной деятельности.

V. Приоритетное направление 4: региональная интеграция и сотрудничество

72. Региональное сотрудничество и двусторонние, трехсторонние и многосторонние торговые соглашения и рамки сотрудничества имеют важное значение для развития экспорта не имеющих выхода к морю развивающихся стран и расширения их внутренних рынков. Большинство таких стран в регионе активно стремятся использовать возможности, предоставляемые рядом региональных и субрегиональных соглашений об упрощении процедур торговли, перевозок и транзита, и активизировать свое участие в деятельности региональных производственно-сбытовых цепочек. После принятия ВПД был учрежден Евразийский экономический союз, который включает три не имеющих выхода к морю развивающихся страны и который стал действовать 1 января 2015 года. Этот союз предназначается, среди прочего, для создания общего рынка товаров, капитала и рабочей силы и для поощрения согласования стратегий в таких областях, как энергетика и транспорт. Также запланировано использовать общие стратегии по вопросам транспорта, сельского хозяйства, энергетики, при этом имеются положения о единой валюте и большей степени интеграции.

73. Бангладеш, Бутан, Индия и Непал подписали 15 июня 2015 года Соглашение по транспортным средствам для содействия передвижению грузов через их границы. Это соглашение может сократить торговые издержки и содействовать в значительной мере реализации торговых возможностей, существующих у этих четырех стран. В ноябре 2016 года АСЕАН приняла Генеральный план АСЕАН по соединяемости на период до 2025 года, предназначенный для углубления интеграции, которая будет поощрять конкурентную борьбу и инклюзивность. Инициатива «Пояс и путь» также предназначается для углубления региональной интеграции и усиления инфраструктурной соединяемости. В июне 2016 года Китай, Монголия и Российская Федерация приняли программу создания экономического коридора между этими странами. Эта программа включает ряд проектов, предназначенных для укрепления транспорта, логистики и торговли в регионе.

74. Применение новых политических инструментов, таких как Рамочное соглашение ЭСКАТО об упрощении процедур трансграничной безбумажной торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе, принятое в 2016 году, для цифровизации торговых процедур и создания систем «единого окна» содействовало развитию региональной интеграции. С 2017 года приблизительно 25 государств – членов ЭСКАТО стали активно участвовать в подготовке «дорожной карты» для осуществления основных положений проекта текста Рамочного соглашения, поддержку которому также оказывает Сеть экспертов

Организации Объединенных Наций по безбумажной торговле и транспорту в Азиатско-Тихоокеанском регионе (ЮННЕкст).

75. В Венской программе действий также содержатся призывы обеспечить региональную интеграцию и сотрудничество между не имеющими выхода к морю развивающимися странами, которые выходят за рамки упрощения процедур торговли и перевозок и охватывают инвестиции, научные исследования и разработки, а также стратегии, содействующие развитию промышленности и связей в регионе. Более общий подход необходим для укрепления структурных перемен в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и для повышения их конкурентоспособности на международных рынках. Имеются признаки того, что такое более широкое сотрудничество происходит как между не имеющими выхода к морю развивающимися странами, так и между ними и другими имеющими выход к морю развивающимися странами. Например, промышленные предприятия из других стран, включая Китай, создали производственные базы в специальных коммерческих зонах Лаосской Народно-Демократической Республики.

Рекомендации

76. Следует содействовать эффективному осуществлению региональных инициатив, которые предоставляют не имеющим выхода к морю развивающимся странам возможности интеграции в региональную и глобальную экономику. Региональным и международным партнерам по вопросам развития, организациям системы Организации Объединенных Наций и другим международным организациям предлагается поддерживать не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и страны транзита на основе технической, финансовой и касающейся укрепления потенциала помощи для содействия реализации их усилий по обеспечению региональной интеграции.

77. ЭСКАТО располагает уникальными возможностями для поощрения более глубокого сотрудничества в Азии, предоставляя форум для обмена опытом по вопросам укрепления более широкой региональной интеграции.

78. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита следует использовать техническую помощь и поддержку по вопросам укрепления потенциала, оказываемые соответствующими международными организациями в целях присоединения к соответствующим международным конвенциям и региональным соглашениям и рамкам по вопросам сотрудничества, а также в целях их ратификации и эффективного осуществления.

79. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам и странам транзита также следует рассмотреть возможность выдвижения региональных интеграционных инициатив, которые охватывают инвестиции, научные исследования и разработки, диалог по вопросам координации политики, развитие промышленности и региональных связей.

80. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам, странам транзита, региональным организациям и партнерам по вопросам развития предлагается обеспечить большую степень синергии и взаимодополняемости между различными региональными и субрегиональными рамками сотрудничества.

VI. Приоритетное направление 5: структурная экономическая перестройка

81. Структурная экономическая перестройка является ключевым аспектом сокращения уязвимости не имеющих выхода к морю развивающихся стран, создания рабочих мест, укрепления местного производственного потенциала и сокращения масштабов нищеты и неравенства. Диверсификация их экономики и постепенное сокращение зависимости от извлечения и простой обработки сырья может предоставить значительные выгоды в деле обеспечения структурных преобразований. Хотя удалось добиться определенного прогресса, в целом не имеющие выхода к морю развивающиеся страны далеки от обеспечения значительных структурных преобразований, которые позволили бы их экономике встать на устойчивый путь роста и развития на основе продуктивного и инновационного сектора обрабатывающей промышленности и при поддержке столь же эффективного и производительного сельского хозяйства и сектора услуг.

82. Практически все евро-азиатские не имеющие выхода к морю развивающиеся страны сталкиваются с процессом негативной или преждевременной деиндустриализации, в рамках которого снижение роли обрабатывающего сектора обусловлено не естественным переходом к использованию высокопродуктивного сектора услуг, а снижением конкурентоспособности обрабатывающего сектора. В период 2014-2017 (или 2016) годов вклад сельскохозяйственного сектора в форме добавочной стоимости сократился в десяти из 14 евро-азиатских не имеющих выхода к морю развивающихся стран. В то же время эта тенденция не сопровождалась сдвигом в направлении повышения роли современного и динамичного сектора обрабатывающей промышленности. На протяжении того же периода вклад этого сектора в форме добавленной стоимости также снизился или оставался без изменения в семи не имеющих выхода к морю развивающихся странах.

83. Недостаточная диверсификация экономики не имеющих выхода к морю развивающихся стран делает их не только уязвимыми к внешним потрясениям, но также и ограничивает их конкурентоспособность и способность создавать продукты с высокой добавленной стоимостью, обеспечивать конструктивную продуктивную занятость и использование инновационных технологий. Ограниченность производственного и промышленного потенциалов сдерживает интеграцию не имеющих выхода к морю развивающихся стран в производственно-сбытовые цепочки, поскольку современное производство полагается на импорт и экспорт компонентов в рамках региональных и глобальных производственно-сбытовых цепочек. Производители товаров с низкой добавленной стоимостью также сталкиваются с опасностью утраты своих стоимостных преимуществ в результате использования новых технологий.

84. Одним из наиболее важных требований для поощрения роста, развития промышленной базы и обеспечения структурных перемен является создание благоприятного инвестиционного климата и нормативного окружения для местного частного сектора. Многие евро-азиатские не имеющие выхода к морю развивающиеся страны продемонстрировали улучшения в деле создания стимулирующего нормативного окружения для местного частного сектора на протяжении рассматриваемого периода, и все улучшили свой рейтинг в системе Всемирного банка под названием «Ведение бизнеса» в период 2018-2019 годов.

Внутреннее кредитование частного сектора либо сократилось, либо не изменялось на протяжении рассматриваемого периода, в частности в Центральной Азии. В этот период только Непал смог значительно увеличить такое кредитование. Более того, расходы евро-азиатских не имеющих выхода к морю развивающихся стран на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы являются низкими и варьируются от 0,11 процента до 0,44 процента от объема валового внутреннего продукта. Кроме того, они также практически не демонстрируют повышательных тенденций, что не содействует инновационной деятельности, необходимой для обеспечения экономических преобразований в результате приобретения знаний и инновационной деятельности.

85. Некоторые не имеющие выхода к морю развивающиеся страны осуществили внутренние стратегии поощрения структурных преобразований. Например, Бутан принял в 2016 году политику по вопросам экономического развития, политику в сфере ПИИ и политику по государственно-частным партнерствам, с тем чтобы увеличить инвестиции в ключевые секторы, привлечь инвесторов и повысить роль частного сектора. В рамках усилий по диверсификации экспорта в 2018 году в Монголии была принята Программа экспорта, предназначенная для стабилизации стимулирующего окружения для не связанного с горно-добывающей промышленностью экспорта в поддержку формирующей добавленную стоимость обработки и повышения конкурентоспособности этой экспортной продукции. В 2018 году в Азербайджане было учреждено Агентство по развитию малого и среднего бизнеса. В Непале с 2015 года приняты основные секторальные стратегии по развитию сельского хозяйства, интеграции торговли, ИКТ, иностранным инвестициям и национальному туризму.

Рекомендации

86. Внутренние стратегии не имеющих выхода к морю развивающихся стран необходимо сориентировать на укрепление производственного потенциала и структурные экономические преобразования. Для структурных экономических преобразований требуются политика по вопросам промышленности, а также стимулирующие стратегии по вопросам макроэкономики, торговли, финансов, рынка рабочей силы, людских ресурсов и научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок.

87. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам следует сосредоточиться на вопросах укрепления своего потенциала в современных секторах, производящих продукты с большей добавленной стоимостью и обеспечивающих более высокую производительность, в том числе при помощи целевых инициатив в интересах тех секторов и/или фирм, которые обеспечивают производство продукции и/или экспорт с более высокой добавленной стоимостью. Им следует продолжать использовать новые и существующие технологии для производства продукции обрабатывающей промышленности, чтобы повысить добавленную стоимость их товаров.

88. С тем чтобы участвовать в деятельности более высокого уровня в рамках глобальных и региональных производственно-сбытовых цепочек, не имеющим выхода к морю развивающимся странам необходимо нарастить уровень человеческого потенциала, улучшить соединяемость, активизировать научно-

исследовательские и опытно-конструкторские разработки и укрепить инновационный, институциональный управленческий потенциал.

89. Основой для создания конкурентоспособных преимуществ по продуктам с высокой добавленной стоимостью является формирование обратных и прямых связей между производством, сельским хозяйством и сектором услуг путем увязки малых и средних предприятий (МСП) с системами снабжения и производственными сетями.

90. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам следует продолжать улучшать стимулирующее нормативное окружение для бизнеса, которое имеет важное значение для создания прочной промышленной базы и привлечения инвестиций. Партнерам по вопросам развития следует оказывать техническую, финансовую и касающуюся укрепления потенциала помощь таким усилиям. Также необходимо стимулировать частный сектор, особенно в областях сравнительного преимущества, и улучшать доступ к низкозатратному финансированию для МСП.

91. Для поощрения более высокой производительности и обеспечивающего высокую добавленную стоимость производства не имеющим выхода к морю развивающимся странам следует предпринимать усилия по повышению производительности и индустриализации сельского хозяйства, в том числе путем использования методов промышленного производства, создания необходимой инфраструктуры и технологий для увязки с промышленным сектором и поощрения агробизнеса и переработки сельскохозяйственной продукции, которые предоставляют большие возможности для экономической диверсификации ряда не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

92. Кроме того, в отношении высокопроизводительных и обеспечивающих большую добавленную стоимость мероприятий сектора услуг необходимо наладить прочные обратные и прямые связи с промышленным сектором наряду с сокращением разрыва в уровне квалификации, с тем чтобы обеспечить наличие сотрудников, обладающих такими навыками, которые отвечают требованиям рынка, увеличением инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки для поощрения инновационной деятельности и инвестиций в сферу образования и здравоохранения для укрепления потенциала экономики в плане поддержания прогресса и процветания.

93. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам следует стремиться укреплять потенциал государства как создателя институтов, реформатора политики и поборника усиления производственного потенциала для управления процессом перехода и структурных преобразований.

VII. Приоритетное направление 6: средства осуществления

94. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны нуждаются в решительной поддержке своих партнеров по вопросам развития и соседних стран транзита в связи с развитием своей инфраструктуры, обеспечением устойчивой транспортной соединяемости, улучшением своего торгового потенциала, принятием мер по упрощению процедур торговли и соответствующих инструментов и в связи с поддержкой общего процесса

развития. Последний опыт евро-азиатских не имеющих выхода к морю развивающихся стран в сфере мобилизации внутренних ресурсов при помощи налогов по линии центральных органов правительства отражает неоднозначное положение. В большинстве не имеющих выхода к морю развивающихся стран внутренние ресурсы недостаточны для удовлетворения растущих потребностей в сфере развития. Многие такие страны обладают ограниченным потенциалом для мобилизации внутренних и других ресурсов собственными силами.

95. ОПР продолжает играть важную роль для таких стран в деле эффективного осуществления ВПД, хотя и ее потоки не увеличивались с 2014 года и даже снизились в некоторых странах. Чистые объемы ОПР в евро-азиатских не имеющих выхода к морю развивающихся стран сократились с 9,4 млрд. долл. США в 2014 году до 8,7 млрд. долл. США в 2017 году. Однако поступления ОПР в значительной мере варьируются между странами. Инициатива «Помощь в торговле» является дополнительным важным средством финансирования процесса развития торговой инфраструктуры, укрепления потенциала по торговым стратегиям и мер по упрощению процедур торговли, а также увязки не имеющих выхода к морю развивающихся стран с региональными производственно-сбытовыми цепочками. В сочетании с дополняющими ее стратегиями эта инициатива содействовала снижению торговых издержек и улучшению пограничных учреждений и принятию более удобных нормативных процедур. Хотя потоки средств по линии этой инициативы для евро-азиатских не имеющих выхода к морю развивающихся стран замедлились после 2010 года, поступления в 2017 году составили 3 млрд. долл. США по сравнению с 2,6 млрд. долл. США в 2014 году.

96. ПИИ играют важную роль в дополнении других официальных потоков помощи в целях развития, обеспечивая экономический рост не имеющих выхода к морю развивающихся стран и укрепляя их торговый потенциал. Потоки ПИИ для таких стран сокращались на протяжении рассматриваемых годов и снизились на 35 процентов в период 2014-2017 годов. Кроме того, потоки ПИИ высоко сконцентрированы в нескольких не имеющих выхода к морю развивающихся странах, при этом на долю трех таких стран приходится более трех четвертых ПИИ, поступающих евро-азиатским не имеющим выхода к морю развивающимся странам.

97. Недавно сотрудничество Юг-Юг стало чрезвычайно эффективной платформой мобилизации ресурсов для не имеющих выхода к морю развивающихся стран, в частности, для развития инфраструктуры. Кроме того, различные многосторонние инициативы могут являться важным источником финансирования таких стран, и в этом случае особенно применительно к развитию инфраструктуры.

Рекомендации

98. Последовательная и комплексная стратегия мобилизации ресурсов для осуществления ВПД должна включать мобилизацию и эффективное использование внутренних ресурсов, привлечение ПИИ, лучшее и адресное использование ОПР, поощрение сотрудничества Юг-Юг и расширение использования инновационных методов финансирования.

99. Выполнение обязательств по ОПР сохраняет важное значение, и партнерам по вопросам развития предлагается увеличивать потоки ОПР не

имеющим выхода к морю развивающимся странам и продолжать и наращивать свою поддержку инициативы «Помощь в торговле», уделяя адекватное внимание специальным потребностям и нуждам не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

100. Этим странам следует укрепить свои усилия по мобилизации внутренних ресурсов, в том числе путем реформ в сфере управления налогообложением, расширения налоговой базы и укрепления внутренних рынков капитала. Международному сообществу следует содействовать усилиям по координации стратегий налогообложения между странами, с тем чтобы устранить налоговые лазейки и предупредить отток капитала.

101. Для полного задействования возможностей частного сектора, как национального, так и зарубежного, требуется стабильное, предсказуемое и стимулирующее инвестиционное окружение для поощрения предпринимательства и активной внутренней деловой деятельности и для привлечения ПИИ. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны могут также увеличивать и привлекать более диверсифицированные потоки ПИИ путем участия в региональных интеграционных инициативах и углубления своего сотрудничества с соседними странами, прежде всего со странами транзита.

102. Этим странам также потребуется лучше задействовать ОПР в целях дальнейшего привлечения финансовых средств из других источников, таких как прямые иностранные инвестиции, государственно-частные партнерства и смешанные виды финансирования. Более того, ПИИ, государственно-частные партнерства и смешанные виды финансирования должны использоваться более эффективно в деле поощрения роста и структурных перемен в таких странах.

103. Этим странам следует задействовать финансовые и технические ресурсы многосторонних инициатив, таких как Азиатский банк инвестиций в инфраструктуру, Новый банк развития, Глобальный центр по вопросам инфраструктуры Всемирного банка, Инфраструктурный фонд АСЕАН и Фонд развития СААРК.

104. Тем не имеющим выхода к морю развивающимся странам, которые пока еще не сделали этого, предлагается ратифицировать Многостороннее соглашение о создании Международного аналитического центра для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

105. При поддержке их партнеров по вопросам развития не имеющим выхода к морю развивающимся странам предлагается задействовать растущие возможности, предоставляемые частными инвестициями посредством обеспечивающих воздействие капиталовложений в целях активизации их усилий по диверсификации сырьевых товаров. В сотрудничестве с другими органами по вопросам сырьевых товаров, а также с ЭСКАТО и КВПНРМ ООН, ЮНКТАД и Общему фонду для сырьевых товаров следует помогать не имеющим выхода к морю развивающимся странам в этом процессе.

VIII. Путь вперед

106. Совещание призывает ЭСКАТО и ЕЭК продолжать оказывать техническую помощь не имеющим выхода к морю развивающимся странам региона в областях, касающихся приоритетов Венской программы действий, с тем чтобы ускорить процесс ее осуществления.

107. Совещание просит Председателя представить итоги Евро-азиатского регионального среднесрочного обзора на семьдесят пятой сессии Комиссии, которая пройдет 27-31 мая 2019 года.

108. Совещание просит ЭСКАТО, ЕЭК и КВПНРМ ООН представить итоговый документ Евро-азиатского регионального среднесрочного обзора Мероприятию на высоком уровне по среднесрочному всеобъемлющему обзору хода осуществления Венской программы действий, которое пройдет в декабре 2019 года в Нью-Йорке.

109. Совещание просит ЭСКАТО и ЕЭК в сотрудничестве с КВПНРМ ООН провести десятилетний региональный обзор хода осуществления Программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю.

110. Совещание призывает не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, развивающиеся страны транзита, партнеров по вопросам развития и региональные и международные организации принять активное участие в Мероприятии на высоком уровне по среднесрочному всеобъемлющему обзору хода осуществления Венской программы действий, которое пройдет в декабре 2019 года в Нью-Йорке, в соответствии с резолюциями 72/232 и 73/243 Генеральной Ассамблеи.

111. Совещание просит, чтобы в соответствии с мандатом, предоставленным Генеральной Ассамблеей, Канцелярия Высокого представителя Организации Объединенных Наций по наименее развитым странам, развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, и малым островным развивающимся государствам продолжила обеспечивать координацию последующей деятельности, эффективный мониторинг и подготовку отчетности по вопросам осуществления Венской программы действий и предпринимать информационно-пропагандистские усилия на национальном, региональном и глобальном уровнях.
