



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
2 April 2014
Russian
Original: English

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

Первая сессия

Нью-Йорк, 12–13 июня 2014 года

Пункт 3 предварительной повестки дня*

Подготовка к Конференции: брифинги и сообщения

Доклад регионального подготовительного совещания по обзору для Европы и Азии

Резюме

Региональное подготовительное совещание по обзору для Европы и Азии состоялось во Вьентьяне 5–7 марта 2013 года в рамках подготовительного процесса для второй Конференции Организации Объединенных Наций по развивающимся странам, не имеющим выхода к морю, которая будет проведена в Вене в ноябре 2014 года во исполнение резолюций [66/214](#) и [67/222](#) Генеральной Ассамблеи. В настоящем докладе представлен подробный отчет о совещании и его итоговый документ под названием "Вьентьянский консенсус". Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана на своей шестидесяти девятой сессии приняла к сведению Вьентьянский консенсус ([E/ESCAP/69/1](#), приложение).

* A/CONF.225/PC/1.



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 августе 2003 года, приняла Алматинскую программу действий 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 как этим странам, так и 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 10-летнего 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 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 самой конференции.

4. В своей резолюции [67/1](#) Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) просила Исполнительного секретаря обеспечивать в сотрудничестве с соответствующими организациями необходимую помощь развивающимся странам региона, не имеющим выхода к морю, в ходе заключительного регионального обзора Алматинской программы действий.

5. В соответствии с этим в сотрудничестве с Канцелярией Высокого представителя и правительством Лаосской Народно-Демократической Республики ЭСКАТО и Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) организовали региональное подготовительное совещание по обзору осуществления Алматинской

программы действий, которое проходило во Вьентьяне 5–7 марта 2013 года. Был принят Вьентьянский консенсус и к правительству Лаосской Народно-Демократической Республики как к глобальному председателю Группы не имеющих выхода к морю развивающихся стран была обращена просьба препроводить его ЭСКАТО на ее шестьдесят девятой сессии для одобрения в качестве регионального вклада в глобальный обзор.

II. Участие

6. В работе совещания участвовали 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 Европы и Азии. Совещание выразило свою глубокую признательность правительству Лаосской Народно-Демократической Республики за проведение у себя заключительной региональной обзорной конференции, а также ЭСКАТО, ЕЭК и Канцелярии Высокого представителя за организацию этого мероприятия.

III. Краткий обзор прогресса и задач

7. Участники совещания выразили 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 представителя, соответствующих международных и региональных организаций и других партнеров по развитию.

8. Признав достигнутый прогресс, они отметили высокую степень структурной уязвимости не имеющих выхода к морю развивающихся стран в контексте последних глобальных изменений. Небольшие темпы экономического роста на протяжении прошедшего 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 удалось достигать различных социальных целей, включая Цели развития тысячелетия. Многие из них испытывают немалые страдания в связи со стихийными бедствиями и изменением климата. Кроме того, они по-прежнему маргинализированы по отношению к международной торговой системе.

9. Участники также признали 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. Они подтвердили итоги со-

стоявшейся в 2012 году Конференции Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию под названием "Будущее, которого мы хотим" (резолюция 66/288 Генеральной Ассамблеи, приложение), в котором были признаны серьезные ограничения, которые испытывают не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в деле обеспечения устойчивого развития. В связи с этим была подчеркнута важность отражения перспектив не имеющих выхода к морю развивающихся стран при разработке целей устойчивого развития.

10. Участники отметили, что не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в Европе 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, эти 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. Было достигнуто согласие по поводу того, 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. Было отмечено, 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. Было отмечено, 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 возможностями ввиду большой нехватки объектов инфраструктуры, наличия торговых барьеров и слабости технологического потенциала. Экспорт характеризуется высокой концентрацией небольшого числа сырьевых товаров, отражающей ограниченность 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. Было также отмечено, что показатели развития свидетельствуют об огромных возможностях для улучшения макроэкономического управления и осуществления более рациональных стратегий расширения интеграции и торговли и увеличения прямых иностранных инвестиций и капиталовложений в целях улучшения связей. Другая важная область деятельности не имеющих выхода к морю развивающихся стран связана с инвестированием в целях повышения квалификации трудящихся, с тем чтобы улучшить их доступ к хорошо оплачиваемым работам в регионе и за его пределами.

15. Было отмечено, 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 комплексные пограничные пункты, механизмы "единого окна", согласованные сборы за транзитные дорожные перевозки и декларации о транзитных грузах для таможенных целей, планы страхования автомобильных средств третьей стороны, сокращение заторов на дорогах, использование системы международных дорожных перевозок (МДП) и расширенное использование электронных систем для таможенных целей, что облегчает не имеющим выхода к морю развивающимся странам использование дорог и портов соседних стран.

17. Участники совещания согласились, 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. Было также признано, 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. Кроме того, такие 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. Участники отметили, 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 товаров, другие экспор-

тируют 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. Участники заметили, 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 имеющих выхода к морю развивающимся странам необходимо осуществлять такие меры, как укрепление национального потенциала 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 механизмов для исправления положения в тех случаях, когда экспортная продукция сталкивается с техническими барьерами.

20. Было отмечено, 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 прямых иностранных инвестиций. 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.

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

21. Было отмечено, 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. Участники выявили 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) обеспечение занятости — интенсивного 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 жизнестойкости развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, для противодействия этим сохраняющимся и новым проблемам.

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 им, относятся засухи, штормы, наводнения, обусловленные прорывом ледниковых озер, и экстремальные колебания температур, а также периоды аномально высоких и низких температур и перемещение больших объемов влажного и сухого воздуха.

24. Участники отметили, 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, являющиеся одним из средств выявления средне- и долгосрочных потребностей в связи с адаптацией и осуществления стратегий и программ для удовлетворения этих потребностей. На основе этого процесса несколько стран осуществляют соответствующую деятельность в целях включения вопросов адаптации к изменению климата в процесс 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; в) обеспечения передачи надлежащих технологий; и d) разработки и реализации стратегий низкоуглеродного развития. В этой связи для укрепления процесса нара-

щивания потенциала по межсекторальным инициативам, таким как Программа партнерства "Зеленый мост", следует принять более конкретные меры.

26. Участники подчеркнули 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 достойного и продуктивного трудоустройства в интересах малообеспеченных следует укрепить связь между экономическим ростом и сокращением масштабов бедности.

27. Было отмечено, что фрагментарный подход к вопросам трансграничных и транзитных перевозок не позволял получать оптимальных результатов в работе по устранению нефизических барьеров. Хотя удалось добиться некоторого прогресса, он проходил более медленными темпами, чем предполагалось, поскольку некоторые усилия по содействию ему осуществлялись в относительной изоляции, что обусловило фрагментарность 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.

V. Путь вперед

Разработка основополагающей политики в области транзитных перевозок

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

29. Было предложено, чтобы не имеющие выхода к морю и транзитные развивающиеся страны рассмотрели проблемы, с которыми они сталкиваются в сфере транзитных перевозок, и предложили политические меры для их решения. Эти меры могли бы включать, например, транспортные стратегии и программы, планы преобразования стран из 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 прозрачности транзитных и пограничных нормативных положений, разработку согласованных административных процедур, упрощение контрольных положений и процедур, поощрение использования информационно-коммуникационных технологий и укрепление учебных программ в секторе. Кроме того, такая политика должна учитывать экологические и социальные аспекты и поощрять ус-

тойчивое развитие. Участники также подчеркнули важность того, чтобы ЭСКАТО, ЕЭК и Канцелярия Высокого представителя поддерживали усилия не имеющих выхода к морю развивающихся стран по обмену опытом в сфере транзитных стратегий, которые оказались успешными.

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

Содействие транзитным перевозкам

Повышение эффективности перевозок

31. Было отмечено, 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 недостаточная безопасность.

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 имеющими выхода к морю и транзитными развивающимися странами, являются основными средствами обеспечения согласования, упрощения и стандартизации правил и документации. В этом контексте участники отметили, что субрегиональные соглашения могли бы играть полезную роль в случае их увязки с международными конвенциями. Они также могли бы служить важной основой для международного согласования стандартов и норм.

33. Участники призвали 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 связи с этим к ЭСКАТО и ЕЭК была обращена просьба оказывать техническую поддержку. Также ЭСКАТО и ЕЭК просили активизировать помощь этим странам в вопросах укрепления потенциала, включая учебные программы и повышение информированности и понимания процесса и последст-

вий присоединения к международным конвенциям, касающимся упрощения процедур перевозок и транзита.

34. К ЭСКАТО была обращена просьба 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. Участники признали 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. Участники отметили, 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 по устранению препятствий на пути общего социально-экономического развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран Европы и Азии, в основном связанных с отсутствием доступа к морю, удаленностью и изоляцией от мировых рынков, а также с высокими затратами на транзит. Кроме того, в ходе недавно завершеного второго этапа 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. Было признано, 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, 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 — на-

стоятельная просьба сделать это в связи с сетью Азиатских автомобильных дорог. Не имеющим выхода к морю развивающимся странам Азии также предлагалось принять необходимые меры по подписанию межправительственного соглашения о "сухих портах", которое, как предполагается, будет принято ЭСКАТО на ее шестьдесят девятой сессии и открыто для подписания на второй сессии Форума министров транспорта стран Азии. 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. Участники настоятельно призвали 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. Большинство не имеющих выхода к морю развивающихся стран занимает низкие позиции в международных сравнениях в том, что касается качества инфраструктуры. Было отмечено, что повышение качества инфраструктуры имеет важное значение для обеспечения безопасных и эффективных перевозок. Уровень развития инфраструктуры также не однороден среди не имеющих выхода к морю развивающихся стран Европы и Азии. Что касается автомобильных дорог, то значительные различия существуют в плане самых последних улучшений и внутреннего развития. Например, в Афганистане, Лаосской Народно-Демократической Республике и Монголии доля асфальтированных дорог низка (менее 30 процентов) по сравнению со странами Центральной Азии (более 80 процентов). Одна из основных задач заключается в использовании возможностей для улучшения инфраструктуры на региональном и субрегиональном уровнях.

40. Было отмечено, что некоторые самые непосредственные выгоды улучшения инфраструктуры будут связаны с повышением степени трансграничной 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 является сложной задачей. 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 связи с этим 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 важ-

ность 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 6796 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 по содействию развитию Евро-азиатских транспортных связей в качестве конкурентоспособной альтернативы морским путям 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, которая в настоящее время представлена онлайн и является одним из базовых инструментов развития эффективных, безопасных и надежных транспортных связей. ЕЭК и ЭСКАТО следует принять 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 инфраструктуре. Как и в случае с аналогичной инициативой, осуществляемой ЭСКАТО, цель заключается в обеспечении того, чтобы ни одна из стран Европы или Азии не осталась без соединения с основными автомобильными и железнодорожными магистралями, имеющими 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 тем чтобы и далее интегрировать национальные транспортные системы в транспортные системы в рамках ЕЭК и повысить таким образом уровень технической и оперативной совместимости.

47. Как признано в Алматинской программе действий, информационно-коммуникационные технологии могут 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. Кроме того, затраты на широкополосную связь как доля валового национального дохода в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Азии приблизительно в 10 раз выше аналогичного показателя 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 для не имеющих выхода к морю развивающихся стран дополнительно усугубляется тем, что в регионе стационарная инфраструктура широкополосной связи по-прежнему в значительной мере базируется на подводных оптико-волоконных кабелях для подключения к глобальному интернету.

48. Участники призвали принять дополнительные меры по созданию наземной высокоскоростной информационной магистрали для расширения доступа к услугам фиксированного широкополосного интернета и уменьшения его стоимости. Они с интересом отметили большое число региональных инициатив в связи с этим, которые, несомненно, содействуют улучшению связи в интересах ряда не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона, особенно проект создания трансевразийской высокоскоростной информационной магистрали между Центральной Азией и Европой, проект создания информационной высокоскоростной магистральной сети для субрегиона Большого Меконга и инициативу высокоскоростной информационной магистрали Субрегионального экономического сотрудничества Южной Азии. Они также поддержали усилия

секретариата ЭСКАТО и Международного союза электросвязи 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, участники подчеркнули большой потенциал, формируемый объединением инфраструктуры ИКТ с транспортными и энергетическими инфраструктурными сетями. Один из выявленных вариантов предусматривает прокладку наземных кабельных линий в ходе развития и эксплуатацию Азиатских автомобильных дорог или Трансазиатских железных дорог.

50. Участники приняли к сведению рекомендации, представленные в рамках параллельного мероприятия, которое было организовано Международным союзом автомобильного транспорта.

Содействие процессу пересечения границ

51. Было отмечено, 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 приводит к большим задержкам. 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. Участники отметили, 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 и модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ, а также 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"), изданный Организацией по безопасности и сотрудничеству в Европе и ЕЭК, 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. Участники настоятельно призвали ЭСКАТО и ЕЭК продолжать поощрять эти процессы и применение информационно-коммуникационных технологий.

54. В интересах не имеющих выхода к морю развивающихся стран Центральной Азии Проектная рабочая группа Специальной программы Организации Объединенных Наций для экономик Центральной Азии по транспорту и пересечению границ 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 рабочая группа стала 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. Участники предложили активизировать усилия по улучшению состояния объектов инфраструктуры и обеспечению межучрежденческой координации и сотрудничества на пограничных пунктах и по 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. Было отмечено, 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 для целей таможенной очистки. Участники подчеркнули, 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, они просили 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. Было отмечено, 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 эти страны в исключительно уязви-

мое положение по отношению к внешним торговым потрясениям ввиду колебаний цен на сырьевые товары. Участники призвали 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. Участники подчеркнули, 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. Участники призвали международное сообщество оказывать поддержку в этой связи.

Использование денежных переводов

59. Было отмечено, 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. Участники признали, 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. Было также заявлено, 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, участники призвали 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. Было подчеркнуто 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. Было отмечено, 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 стран Азии со средним уровнем доходов.

62. Было рекомендовано, чтобы не имеющие выхода к морю развивающиеся страны приняли следующие меры по обеспечению дальнейшего 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 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 в вопросах укрепления потенциала в связи с их усилиями по присоединению и выполнению обязательств;

б) им следует активно участвовать 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 странах или предназначенных для них;

в) им следует полностью использовать инструменты упрощения процедур торговли, разработанные международными организациями для дальнейшего укрепления потенциала соответствующих сторон. В связи с этим им предлагается использовать руководящие пособия, разработанные Сетью экспертов Организации Объединенных Наций по безбумажной торговле в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в том числе по анализу деловых процессов, упорядочению документации, согласованию и моделированию данных и применению механизма "единого окна";

г) им следует обеспечить, 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, которые публикуются Центром Организации Объединенных Наций по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциями или поддерживаются Комиссией Организации Объединенных Наций по праву международной торговли или Всемирной таможенной организацией;

е) им следует разработать механизмы 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. Участники настоятельно призвали 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. Они выразили обеспокоенность 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. Они настоятельно призвали 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 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. Было отмечено, 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 в не имеющих выхода к морю развивающихся странах на основе повышения их готовности к использованию таких механизмов 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 учреждение 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 государственно-частных партнерств на основе использования грантов доноров для дополнения займов по линии международных финансовых учреждений.

65. Участники настоятельно призвали 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 таких источников, как налоги на потребительские товары, в основном это топливо; плата за проезд по дорогам; ежегодные лицензионные сборы за использование транспорт-

ных средств; дополнительные сборы за использование тяжелых автотранспортных средств; и 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, 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 государственно-частных партнерств 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. Было отмечено, что в целях развития инфраструктуры можно использовать сотрудничество Юг-Юг.

Углубление регионального сотрудничества и интеграции

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

67. Было подчеркнуто, 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 путем 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 и субрегиональных инициатив

68. Была подчеркнута 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 формулирования 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. Были подчеркнуты два важных аспекта пяти приоритетных областей Алматинской программы действий:

а) стимулирующие действия, которые будут содействовать увеличению объема инвестиций в приоритетные области, особенно те, которые касаются развития и эксплуатации эффективной инфраструктуры транзитных перевозок в не имеющих выхода к морю и транзитных развивающихся странах, которая, в свою очередь, необходима для ускорения роста и изменения модели в целях обеспечения большего объема выгод для бедных и находящихся в неблагоприятном положении районов;

б) укрепление потенциала для использования существующих торговых концессий, которые ограничены инфраструктурными и другими касающимися потенциала факторами.

70. Было также решено расширить и укрепить существующие рамки регионального сотрудничества, с тем чтобы страны могли совместно решать свои проблемы. В этом контексте участники отметили, что решающим в 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. Охваченные области могут включать такие приоритеты, как развитие новых рынков, передача технологии, привлечение прямых иностранных инвестиций 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 рисков и факторов уязвимости.

Международная поддержка

71. К международному сообществу был обращен призыв содействовать присоединению не имеющих выхода к морю развивающихся стран к ВТО, поскольку лишь четыре таких страны завершили этот процесс после принятия Алматинской программы действий. Участники также призвали те не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, которые еще не стали членами ВТО, более активно взаимодействовать со своими торговыми партнерами в целях за-

вершения процесса присоединения и настоятельно призвали обеспечить беспешлиный и неквотируемый доступ на рынки для всей экспортной продукции не имеющих выхода к морю развивающихся стран, поступающей в развитые страны — члены ВТО.

72. Участники также сделали вывод о том, что ввиду больших структурных недостатков, существующих в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, помощь на основе использования внешних ресурсов, например официальная помощь в целях развития, будет играть ключевую роль в поддержке их экономического и социального развития. Эти страны нуждаются во внешних ресурсах для развития своей социально-экономической инфраструктуры и прежде всего в целях обеспечения капиталовложений 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 прямых иностранных инвестиций и торговли, адаптации технологических инноваций, укрепления равенства полов, обеспечения продовольственной безопасности и сокращения неравенства доходов.

73. В связи с этим было предложено, чтобы не имеющие выхода к морю развивающиеся страны улучшили свои институты и структуры управления для повышения эффективности использования официальной помощи в целях развития в связи с оказанием поддержки их усилиям по удовлетворению их особых потребностей. К донорам была обращена просьба об увеличении объема финансовых ресурсов и технической помощи для этих стран.

74. Участники подчеркнули важность реализации инициативы "Помощь в торговле" для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в связи с укреплением потенциала по вопросам разработки торговых стратегий, участия в торговых переговорах и реализации мер по упрощению процедур торговли, развития связанной с торговлей инфраструктуры и диверсификации экспортной продукции и укрепления производственного потенциала в целях повышения конкурентоспособности продукции не имеющих выхода к морю развивающихся стран на экспортных рынках. В связи с этим участники призвали 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. Участники подчеркнули важную роль прямых иностранных инвестиций в укреплении торгового потенциала и экономического роста не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Был также сделан акцент на стимулирующую роль прямых иностранных инвестиций в деле создания инфраструктуры для транспорта, телекоммуникаций и коммунально-бытовых целей. Участники пришли к мнению о том, что необходимо поощрять и поддерживать благоприятное деловое окружение для прямых иностранных инвестиций в соответствии с национальным законодательством и потребностями в сфере развития.

76. Участники признали 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 имеющих выхода к морю разви-

вающимся странам в целях расширения их участия в международной торговле и предоставлением им помощи для достижения международно согласованных целей развития, включая Цели развития тысячелетия. Организациям системы Организации Объединенных Наций, включая региональные комиссии, другие международные организации и региональные банки развития, было предложено 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. Участники отметили важную роль Канцелярии Высокого представителя 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. Они призвали 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. Участники настоятельно призвали 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 2010 года, чтобы обеспечить полномасштабную деятельность этого Центра, который был учрежден в Улан-Баторе в 2009 году, или присоединиться к этому Соглашению. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны с удовлетворением отметили создание временного секретариата аналитического центра для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в качестве одного из важных шагов на пути его полномасштабного введения в действие. Признав его потенциальную роль в деле оказания технической и касающейся укрепления потенциала поддержки странам-членам, участники посчитали желательным, чтобы этот аналитический центр сотрудничал с существующими сетями и инициативами региональных комиссий.

Повестка дня в области развития на период после 2015 года

79. Участники пришли 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. Участники выразили свое решительное желание 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. Они также заявили о необходимости со всей ясностью рассмотреть в рамках этой повестки дня для достижения установленных целей ряд важных проблем, включая пробелы в политике, стратегиях и росте, про-

блему 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. Участники подчеркнули, 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. Они также признали, 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 заслуживают приоритетного внимания, относятся улучшение производственного потенциала, социальной защиты, водопользования, продовольственной безопасности и адекватного питания, энергетической безопасности, устойчивого транспорта; подготовка к стихийным бедствиям и ответные меры в связи с ними 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.