

ВЫСТУПЛЕНИЕ
российского представителя
на 2-й Конференции ООН по развивающимся странам,
не имеющим выхода к морю
(Вена, 3-5 ноября 2014 года)

Уважаемый господин Председатель,

Дамы и господа,

Развивающиеся страны без выхода к морю сталкиваются с особыми проблемами в доступе на крупные рынки и встраивании в устойчивые трансграничные производственные цепочки. Приветствуем тот факт, что принятая в их отношении в 2003 году Алма-Атинская программа действий стала эффективной платформой для взаимодействия стран без выхода к морю с внешними партнерами, включая государства транзита, донорское сообщество и профильные международные организации.

Несомненным достижением Алма-Аты считаем постановку практических нужд стран без выхода к морю в число ключевых задач в области международного развития и развертывание в этом контексте системной коллективной работы по преодолению барьеров в области транспорта и торговли. С удовлетворением отмечаем подстегивание экономического роста в странах без выхода к морю и сокращение издержек при осуществлении ими экспортно-импортных операций. В основании этих очевидных сдвигов находятся комплексные меры по упрощению контроля на границе, гармонизации правовых режимов и совершенствованию инфраструктуры.

Прогресс в странах без выхода к морю обернулся удвоением их доли в мировой торговле в последнее десятилетие. Его качественные характеристики тем не менее не внушают успокоения и требуют надлежащих выводов. Как свидетельствует беспристрастный анализ, расширение торговли замкнуто на узкую группу стран. Экономике стран без выхода к морю остаются структурно зажаты в сырьевом секторе и сельском хозяйстве. Страны без выхода к морю по-прежнему ограничены в возможности

оказывать воздействие на международные аспекты государственного управления.

Уважаемый господин Председатель,

Исходим из того, что итоги нынешней Конференции, облеченные в форму Программу действий на 2014-2024 гг., зададут стратегические ориентиры последующей деятельности в пользу стран без выхода к морю и приведут к мобилизации дополнительной политической и ресурсной поддержки этому процессу. Придаем важное значение вкладу Конференции в обеспечение полноценного учета потребностей стран без выхода к морю в Глобальной повестке дня в области развития на период после 2015 года и ее Целях устойчивого развития.

Разделяем посыл о сосредоточении международного партнерства на поощрении в странах без выхода к морю стабильного и высокого экономического роста и увеличения занимаемой ими доли в мировой торговле. В этом контексте воспринимаем выверенным акцент на внутренних структурных преобразованиях для повышения добавленной стоимости, внедрения информационно-коммуникационных технологий, модернизации инфраструктуры и перехода на современные источники энергии.

Выступаем за наращивание технического и финансового содействия странам без выхода к морю по многосторонним и двусторонним каналам в русле установленных объемов официальной помощи развитию и планов по становлению международных транспортных коридоров. Интересы стран без выхода к морю должны плотно войти в "ткань" международно-правовых инструментов и стать неотъемлемым компонентом многосторонней дипломатии на отраслевом и региональном уровне, включая переговорные и имплементационные процессы в системе ООН и ее региональных экономических комиссиях, а также Всемирной торговой организации (ВТО), Всемирной таможенной организации, Международном союзе автомобильного транспорта.

Россия будет активно способствовать скорому вступлению в силу заключенного на Бали в декабре 2013 г. в рамках ВТО Соглашения об

упрощении процедур торговли и осуществлению инициативы "Торговля для развития". Солидарны с призывом к утверждению в ходе 10-й Министерской конференции ВТО в 2015 году Рабочей программы для развивающихся стран без выхода к морю. Будем всемерно содействовать вступлению в ВТО находящихся в стадии присоединения стран без выхода к морю.

Ключевым фактором в нашем понимании является создание сухопутных маршрутов транспортных коридоров в масштабе континентов, которые бы могли конкурировать по стоимостным и временным показателям с морскими перевозками и эффективно обслуживать товарообмен с участием стран без выхода к морю. Наша страна в последние годы стояла у истоков и выполняла функцию главной движущей силы многих межгосударственных инициатив в транспортной сфере по линии двух региональных комиссий ООН – Европейской (ЕЭК ООН) и для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО).

Крупным шагом в этом направлении стал финансируемый Россией проект ЕЭК ООН по развитию евроазиатских транспортных связей. С подачи нашей страны в ЕЭК ООН также начата разработка единого железнодорожного права и модернизации отдельных транспортных конвенций.

В ЭСКАТО при ведущей роли России в ноябре 2013 г. подписано соглашение о "сухих портах", которое ознаменовало собой завершение формирования базовой конфигурации транспортного права в регионе. Мне также доставляет удовольствие информировать Вас о том, что Россия, Казахстан и Монголия приступили под эгидой ЭСКАТО к разработке проекта соглашения о транспортном транзите. Соглашение станет первым международно-правовым инструментом в рамках ЭСКАТО, которое обеспечит прямой доступ внутриконтинентальной страны к морским портам и тем самым надежно свяжет Монголию с основными торговыми и транспортными маршрутами.

В центре внимания следует держать вопросы региональной экономической интеграции и сотрудничества, что позволило бы странам без выхода к морю диверсифицировать свои экономические связи, снизить административные барьеры в торговле и извлечь пользу из производственной

кооперации, разделения труда и расширения потребительского рынка. Евразийский экономический союз (ЕАЭС) как высшая форма интеграции России, Белоруссии и Казахстана, а теперь и Армении, образует с 1 января 2015 года общий рынок товаров, услуг, инвестиций и рабочей силы для свыше 170 млн. чел. Открывающиеся в этой связи возможности для облегчения торговли и транзита в рамках единой таможенной территории послужат мощным катализатором для экономического роста в государствах-членах Союза, а также в сопредельных и тесно связанных с ЕАЭС хозяйственными узлами странах без выхода к морю, повлекут за собой интенсификацию товарных потоков между Европой и Азией в целом.

В полную силу в последние годы развернул свою работу новый притягательный финансовый механизм - Евразийский банк развития (ЕАБР). В его состав наряду с Россией как основным донором, а также Белоруссией входят четыре государства без выхода к морю – Армения, Казахстан, Киргизия и Таджикистан. В портфеле банка сегодня крупные проекты в области железнодорожного транспорта в Казахстане (свыше 100 млн. долл. США), энергетики – в Киргизии. Всего в ближайшие десять лет на инфраструктурные цели Банк планирует выделить порядка 5 млрд. долл. США.

Уважаемый господин Председатель,

Россия последовательно проводит курс на повышение конкурентоспособности и потенциала своей морской и сухопутной транзитной системы. Многие пролегающие по России маршруты в силу масштабов нашей страны и присущих им технических и экономических параметров создают необходимые условия для беспрепятственных и экономных грузоперевозок на континенте. Введено электронное предварительное декларирование грузов, принимаются меры по устранению бюрократических препон на границе до минимальных уровней, обновляется обслуживающая инфраструктура.

В числе таковых хотел бы выделить набирающий коммерческие обороты Северный морской путь, Байкало-Амурскую и Транссибирскую железнодорожные автомагистрали, автомобильный коридор Север-Юг.

Уважаемый господин Председатель,

В заключение хочу подтвердить приверженность России укреплению межгосударственного сотрудничества для стран без выхода к морю. Готовы использовать имеющиеся в нашем распоряжении обширные политические, экспертные, материальные и финансовые ресурсы для повышения конкурентоспособности стран без выхода к морю в мировой экономике и улучшения их положения в глобальных производственных цепочках.

STATEMENT
by the Russian Representative
at the Second UN Conference on Landlocked Developing Countries
(Vienna, November 3-5, 2014)

Mr. Chairman,

Ladies and gentlemen,

Landlocked developing countries are confronted by specific challenges in terms of access to major markets and integration into stable cross-border production chains. Since 2003 the Almaty Programme of Action has been providing an appropriate platform for LLDCs for fostering cooperation with other stakeholders, including transit states, donors and specialized international organizations.

Almaty Programme was instrumental in prioritizing LLDCs practical needs in the global development agenda and in kickstarting long-term collaboration in order to knock down barriers to transport and trade. We note with satisfaction that it led to accelerated economic growth in LLDCs and lower costs applied to exports and imports in these countries. This progress occurred due to multi-faceted measures intended to simplify border controls, harmonize regulatory practices and upgrade infrastructure.

As a result, LLDCs have doubled their share in the world trade over the last decade. However, this progress is uneven. A true account tells us that trade expansion is limited to a tiny number of countries. Commodities and agriculture continue to prevail in the structure of the LLDCs economies. LLDCs still have limited opportunities to impact on international aspects of global governance.

Mr. Chairman,

We consider that the Programme of Action for 2014-2024 as a major outcome of the Conference, that will set a strategic vision for further international

cooperation for the sake of LLDCs and mobilize additional political support and means of implementation. The Conference could also make a valuable contribution in mainstreaming the LLDCs' needs into the post-2015 global development agenda and its Sustainable Development Goals.

We endorse the idea that international partnership should focus on promoting stable and high economic growth in LLDCs and increasing their share in the world trade. Therefore, we place a special emphasis on domestic structural reforms with the aim to increase value added, utilize ICT's, modernize infrastructure and widen use of innovative sources of energy.

It is critically important that LLDCs are supported by adequate technical and financial assistance from bilateral and multilateral sources in accordance with ODA commitments and plans to create international transport corridors. LLDCs' interests should be firmly enshrined into the fabric of international legal instruments and become an indispensable component of multilateral diplomacy at the sectoral and regional levels, including negotiating and implementation processes in the UN system and its regional economic commissions as well as the World Trade Organization (WTO), the World Customs Organization and the International Road Transport Union.

Russia will be advocating the early entry into force of the WTO Trade Facilitation Agreement concluded in Bali in December 2013 and implementation of the Aid for Trade Initiative. We share a view that a working programme for LLDCs should be adopted by the 10th WTO Ministerial Conference in 2015. We will make every effort to facilitate LLDCs in the process of accession to the WTO in successful completion of this process.

It is crucial to establish continent-wide inland transport links which could be as costs and time efficient as sea shipping and effectively handle trade of LLDCs. In recent years Russia has become one of the proponents and a driving force behind intergovernmental initiatives on transportation in the framework of the two

UN regional commissions – for Europe (UNECE) and for Asia and the Pacific (ESCAP).

A project of the UNECE funded by Russia and aimed at developing Eurasian transport linkages has become a significant step in this direction. My country has put forward several initiatives and actively contributes in development of a unified railway law and updating of UNECE transport facilitation conventions. I am also pleased to note that Russia, China and Mongolia have started negotiations on a trilateral agreement on transport transit.

In November 2013, with the leading role of Russia, an agreement on “dry ports” was signed in ESCAP which finally established the basic configuration of the regional transport law. When operational it will become the first ever ESCAP legal instrument to provide land-locked country with a direct access to sea ports and thus turn Mongolia as its signatory into a land-linked country.

A special focus should be made on regional economic integration and cooperation as an auxiliary tool that will allow LLDCs to diversify their economic ties, reduce trade barriers, get extra benefits from closer industrial cooperation, division of labor and consumer market expansion. Starting from January 1, 2015, the Eurasian Economic Union (EEU), as the highest form of integration between Russia, Belarus and Kazakhstan and now Armenia will establish a common market of goods, services, investments and workforce for more than 170 million people. The emerging opportunities for trade and transit facilitation within this unified customs space will give a powerful impetus to growth in the EEU Member States. It will further have a positive impact on LLDCs that neighbour and enjoy close economic links with the EEU and intensify commodities and goods flows between Europe and Asia.

The Eurasian Development Bank (EDB) that is seen as an attractive source of investments has reached its normal operation capacity. Apart from our country, which serves as a main donor of the Bank, EDB membership includes four LLDCs - Armenia, Kazakhstan, Kirghizstan and Tajikistan. Its current portfolio contains

substantial investments in Kazakh railroad transport that amount to 100 mln USD, energy projects in Kirghizstan and others. In the coming decade, the Bank plans to allocate about \$5 billion for infrastructure development.

Mr. Chairman,

Russia applies consistent measures to improve competitiveness and utilize at full its maritime and road transit potential. Transport routes through Russia due to their economic and technical parameters and a vast territory of the country create the necessary preconditions for unimpeded and cost-saving cargo deliveries on the continent. We have recently put into operation preliminary electronic declaration of cargoes, significantly reduced red tape at borders , modernized supplementary services.

Among such corridors, I would like note the Northern Sea Route with growing commercial operations, the Baikal-Amur Rail Mainline and Trans-Siberian Railway as well as the North-South Road Transport Corridor.

Mr. Chairman,

In conclusion, I would like to reaffirm Russia's commitment to strengthened international cooperation for LLDCs. My country plans to utilize all kinds of resources at its disposal, including political and expert potential as well as financial resources to increase the competitiveness of LLDCs in the world economy and improve their role in global production chains.