

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана****Семьдесят вторая сессия**

Бангкок, 15-19 мая 2016 года

Пункт 2b предварительной повестки дня\*

**Специальный орган по наименее развитым, не имеющим выхода к морю развивающимся странам и тихоокеанским островным развивающимся странам: вопросы развития, касающиеся не имеющих выхода к морю развивающихся стран****Региональное осуществление Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов****Записка секретариата***Резюме*

В Венской программе действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов региональным и субрегиональным организациям, руководящим органам организаций системы Организации Объединенных Наций и международным организациям было предложено включить Венскую программу действий в свою программу работы. В своей резолюции 71/3 Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) просила Исполнительного секретаря обеспечивать учет Программы действий в программе работы Комиссии в соответствующих случаях и с учетом ее соответствующего мандата и представлять ежегодные аналитические доклады о ходе осуществления Венской программы действий.

Что касается осуществления Венской программы действий на региональном уровне, то в программе работы Комиссии ей главным образом уделяется повышенное внимание. Комиссия выявила три главных препятствия, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю: а) нехватка людских и финансовых ресурсов; б) нехватка технического и институционального потенциала; и с) нехватка политической и стратегической поддержки. В целях комплексного устранения этих препятствий и обеспечения выполнения намеченного плана осуществления Венской программы действий, которая изложена в документе E/ESCAP/71/2, проводятся соответствующие мероприятия. На национальном уровне обеспечивается поддержка по следующим направлениям: принятие стратегических решений, осуществление программы и координация деятельности между заинтересованными сторонами. На субрегиональном и региональном уровнях оказывается поддержка в области проведения аналитической работы, организации совместной работы, обмена знаниями, сотрудничества в решении вопросов транзита и региональной интеграции.

В этом докладе сначала проводится обзор сложившейся в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Азиатско-Тихоокеанского региона ситуации, исходя из ключевых макроэкономических показателей и хода осуществления Целей развития

\* E/ESCAP/72/L.1.



тысячелетия. Затем рассматривается достигнутый ими прогресс в реализации направлений Венской программы действий. В заключение освещаются некоторые мероприятия секретариата в поддержку развития потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

Специальному органу по наименее развитым, не имеющим выхода к морю развивающимся странам и тихоокеанским островным развивающимся странам предлагается вынести в адрес секретариата рекомендации относительно оказания не имеющим выхода к морю развивающимся стран Азиатско-Тихоокеанского региона в сотрудничестве с их партнерами по развитию и другими международными структурами помощи в деле осуществления Венской программы действий и развития их потенциала в принятии соответствующих программных мер, которые направлены на удовлетворение их особых потребностей в развитии и решение задач на более комплексной основе.

## I. Введение

1. С учетом связанных с развитием уникальных задач и уязвимых сторон не имеющих выхода к морю развивающихся стран международное сообщество приняло на перечисленных ниже конференциях Организации Объединенных Наций специальные программы действий в целях оказания им поддержки. В 2003 году 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 трансграничных перевозок приняла Алматинскую программу действий: удовлетворение особых потребностей развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, в новых глобальных рамках для сотрудничества в области транзитных перевозок между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и развивающимися странами транзита; затем в 2014 году была принята Венская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов.

2. В Венской программе действий не только определены и тщательно продуманы меры и вынесены конкретные программные рекомендации для устранения структурных препятствий, с которыми сталкиваются в процессе развития не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, но и ставится цель, заключающаяся в налаживании прочных партнерских связей в контексте взаимных обязательств, взятых странами и их партнерами по развитию относительно принятия конкретных мер в областях, намеченных по каждому приоритетному направлению действий.

3. Эти особые трудности, с которыми сталкиваются не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, связаны с отсутствием у них прямого территориального доступа к морю и их удаленностью и изоляцией от мировых рынков. Высокие транспортные издержки вследствие необходимости преодоления больших расстояний до ближайших морских портов, обременительные процедуры транзита и не отвечающая необходимым требованиям инфраструктура негативно сказываются на их конкурентоспособности и потенциале экономического роста. А поэтому в Венской программе действий особое внимание уделяется мерам, нацеленным на установление связей между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и другими странами мира.

4. В этом докладе сначала проводится обзор сложившейся в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Азиатско-Тихоокеанского региона

ситуации, исходя из ключевых макроэкономических показателей и хода осуществления Целей развития тысячелетия. Затем рассматривается достигнутый ими прогресс в реализации направлений Венской программы действий. В заключение освещаются некоторые мероприятия секретариата в поддержку развития потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

## II. Положение в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Азиатско-Тихоокеанского региона

5. В этом разделе приводятся отдельные макроэкономические данные и информация, касающаяся осуществления Целей развития тысячелетия, по не имеющим выхода к морю развивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона.

### A. Экономический рост

6. Представленная в таблице 1 информация свидетельствует о том, что за последние пять лет средние темпы роста в не имеющих выхода к морю развивающихся странах региона составляли 5,3 процента, что несколько ниже, чем в среднем по всем развивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона. Такой показатель роста существенно ниже показателя, отмечавшегося в 2000-х годах, когда среднегодовые темпы роста превышали 8 процентов. Вместе с тем, этот показатель заметно выше, чем в 90-е годы, когда после распада бывшего Советского Союза новые республики Центральной Азии стали испытывать экономические потрясения.

Таблица 1

**Пятилетние среднегодовые темпы экономического роста в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Азиатско-Тихоокеанского региона, 1991-2015 годы**

	1991-1995 годы	1996-2000 годы	2001-2005 годы	2006-2010 годы	2011-2015 годы
<b>Восточная Азия</b>					
Монголия	-2,8	2,8	6,5	6,5	10,2
<b>Центральная Азия</b>					
Армения	-12,0	5,1	12,6	3,8	4,3
Азербайджан	-16,0	7,1	13,1	16,4	2,2
Казахстан	-9,3	2,5	10,4	6,2	4,8
Кыргызстан	-12,7	5,6	3,8	4,4	4,6
Таджикистан	-17,6	0,0	9,7	6,5	5,6
Туркменистан	-8,8	4,5	5,1	10,4	10,8
Узбекистан	-4,1	3,9	5,5	8,5	7,7
<b>Южная Азия</b>					
Афганистан	-4,6	-5,1	13,6	9,4	5,8
Бутан	3,8	7,0	7,9	9,5	5,3
Непал	5,2	4,8	3,5	4,5	4,0

	1991-1995 годы	1996-2000 годы	2001-2005 годы	2006-2010 годы	2011-2015 годы
<b>Юго-Восточная Азия</b>					
Лаосская Народно- Демократическая Республика	6,2	6,2	6,3	8,0	7,5
<b>Развивающиеся страны</b>	<b>6,9</b>	<b>5,8</b>	<b>7,3</b>	<b>7,6</b>	<b>5,4</b>
<b>Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны</b>	<b>-7,9</b>	<b>3,8</b>	<b>8,5</b>	<b>8,1</b>	<b>5,3</b>

*Примечание:* Показатели валового внутреннего продукта (ВВП) по рыночным ценам в долл. США в 2010 году (по ценам 2005 года) используются в качестве взвешенных показателей для расчета сводных показателей. Если по той или иной стране нет данных, то взвешенные показатели по оставшейся части стран округляются в большую сторону, с тем чтобы суммарное значение составляло 100 процентов.

## В. Инфляция

7. Данные в таблице 2 свидетельствуют о заметном снижении темпов инфляции в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Азиатско-Тихоокеанского региона в период 2006-2010 и 2011-2015 годов, причем в последний упомянутый период темпы инфляции превышали средний показатель по всем развивающимся странам региона лишь на 1,3 процентных пункта. В целом, со временем уровень инфляции в не имеющих выхода к морю странах региона снизился. В период 2011-2015 годов лишь в двух странах (Монголии и Узбекистане) уровень инфляции превышал 10 процентов (чуть выше 10 процентов) по сравнению с шестью странами в 2006-2010 годах.

Таблица 2

**Пятилетние среднегодовые темпы инфляции в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Азиатско-Тихоокеанского региона, 1991-2015 годы**

	1991-1995 годы	1996-2000 годы	2001-2005 годы	2006-2010 годы	2011-2015 годы
<b>Восточная Азия</b>					
Монголия	..	18,8	6,4	11,4	11,2
<b>Центральная Азия</b>					
Армения	..	32,5	3,0	4,0	5,4
Азербайджан	478,4	42,0	3,0	11,2	3,7
Казахстан	..	39,2	8,1	10,2	6,6
Кыргызстан	..	25,3	6,8	10,1	8,2
Таджикистан	..	..	18,0	11,3	7,1
Туркменистан	1 419,6	216,9	8,0	7,2	5,6
Узбекистан	537,7	77,7	19,2	12,6	10,8
<b>Южная Азия</b>					
Афганистан	..	..	..	9,5	6,1
Бутан	11,3	8,4	-1,7	5,6	8,4
Непал	11,3	7,9	3,3	8,1	9,2

	1991-1995 годы	1996-2000 годы	2001-2005 годы	2006-2010 годы	2011-2015 годы
<b>Юго-Восточная Азия</b>					
Лаосская Народно- Демократическая Республика	13,9	49,7	13,7	5,2	5,7
<b>Развивающиеся страны</b>	<b>37,3</b>	<b>18,8</b>	<b>6,1</b>	<b>5,5</b>	<b>5,4</b>
<b>Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны</b>	<b>657,4</b>	<b>92,4</b>	<b>8,3</b>	<b>9,8</b>	<b>6,7</b>

*Примечание:* Показатели ВВП по рыночным ценам в долл. США в 2010 году (по ценам 2005 года) используются в качестве взвешенных показателей для расчета сводных показателей. Если по той или иной стране нет данных, то взвешенные показатели по оставшейся части стран округляются в большую сторону, с тем чтобы суммарное значение составляло 100 процентов.

### С. Цели развития тысячелетия

8. Подошел к концу 2015 год, и на смену Целям развития тысячелетия пришла Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, однако окончательные итоги процесса достижения Целей будут подведены после того, как будут получены данные о показателях за 2015 год. Несмотря на то, что на момент написания этого документа данные имелись по большей части показателей за 2012-2014 годы, получение результатов оценки ожидаемого от не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона достижения таких показателей по-прежнему актуально. Это будет также весьма полезно и в контексте Повестки дня на период до 2030 года, в которой фигурируют пока еще не достигнутые Цели развития тысячелетия.

9. В пункте 16 Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года говорится следующее:

Мы вновь обязуемся в полном объеме достичь всех целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, в том числе тех из них, которые так и не были достигнуты, в частности путем оказания по линии соответствующих программ помощи адресной и более масштабной поддержки наименее развитым странам и другим странам, находящимся в особой ситуации. Новая Повестка дня предусматривает продолжение работы, начатой в период действия целей в области развития, сформулированных в Декларации тысячелетия, и окончательное достижение тех целей, которых не удалось достичь, особенно в плане оказания помощи наиболее уязвимым группам.

10. Информация, приводимая в таблицах 3 и 4, свидетельствует о достижении 12 не имеющими выхода к морю развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона отдельных Целей развития тысячелетия. В числе отобранных показателей представлены показатели, по которым имеются наиболее полные данные по не имеющим выхода к морю развивающимся странам. В версии доклада о достижении Целей развития тысячелетия в Азиатско-Тихоокеанском регионе за 2015 год «Достижение поставленных целей: технологии, финансы и статистика для целей устойчивого развития в Азиатско-Тихоокеанском регионе» приводятся подробные данные об использованной методологии составления прогнозов, речь о которых идет в таблицах.

Таблица 3  
**Ожидаемое достижение отдельных Целей развития тысячелетия не имеющими выхода к морю развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона – подробные показатели**

Цель	Показатель	Процентная доля стран			Страны, по которым имеются данные
		К 2015 году	В период 2016-2030 годов	После 2030 года	
1	Доля населения, проживающего на сумму менее чем 1,25 долл. США (ППС) в день	100	0	0	9
	Доля населения, калорийность питания которого ниже минимально допустимого уровня	50	38	13	8
	Доля детей с пониженной массой тела в возрасте до пяти лет	38	25	38	8
2	Доля учащихся, проучившихся с первого до последнего класса начальной школы	67	22	11	9
	Чистый коэффициент охвата начальным образованием	44	11	44	9
	Показатель завершения начального образования, мальчики и девочки	100	0	0	8
3	Доля мест, занимаемых женщинами в национальных парламентах	0	60	40	10
	Соотношение девочек и мальчиков в системе начального образования	100	0	0	10
	Доля женщин, занимающихся оплачиваемым трудом в несельскохозяйственном секторе	50	25	25	8
4	Коэффициент младенческой смертности	42	33	25	12
	Коэффициент смертности детей в возрасте до пяти лет	50	25	25	12
5	Коэффициент материнской смертности	25	25	50	12
	Доля родов, принятых квалифицированным медицинским персоналом	42	8	50	12
	Охват дородовым обслуживанием (по крайней мере одно посещение)	64	18	18	11
6	Число случаев заболеваемости туберкулезом	100	0	0	11
7	Доля населения, использующего улучшенные санитарно-технические средства	33	17	50	12
	Доля населения, использующего источник питьевой воды более высокого качества	78	22	0	9

*Источник:* В основе расчетов ЭСКАТО лежат база данных о Целях развития тысячелетия Организации Объединенных Наций (по состоянию на март 2016 года) и база данных Всемирного банка о нищете и неравенстве применительно к показателям, связанным с нищетой, в рамках Цели 1 (по состоянию на май 2015 года).

Таблица 4

**Ожидаемое достижение отдельных Целей развития тысячелетия не имеющими выхода к морю развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона – подробные сведения по странам**

Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны	Процентная доля показателей			Показатели, по которым имеются данные
	К 2015 году	В период 2016-2030 годов	После 2030 года	
<b>Наименее развитые страны</b>				
Афганистан	27	36	36	11
Бутан	60	13	27	15
Лаосская Народно-Демократическая Республика	53	24	24	17
Непал	60	27	13	15
<b>Не наименее развитые страны</b>				
Армения	69	0	31	16
Азербайджан	47	27	27	15
Казахстан	77	8	15	13
Кыргызстан	53	20	27	15
Монголия	73	13	13	15
Таджикистан	40	40	20	15
Туркменистан	60	10	30	10
Узбекистан	54	15	31	13

*Источник:* В основе расчетов ЭСКАТО лежат база данных о Целях развития тысячелетия Организации Объединенных Наций и база данных Всемирного банка о нищете и неравенстве применительно к показателям, связанным с нищетой, в рамках Цели 1 и в том и другом случаях (по состоянию на март 2016 года).

*Примечание:* Отдельные показатели Цели 1-7 развития тысячелетия.

11. В таблице 3 приводятся сведения о процентной доли не имеющих выхода к морю развивающихся странах, которые, как ожидается, в период 2016-2030 годов или после 2030 года выполнят плановые задания по каждой отдельной Цели развития тысячелетия к 2015 году. Как представляется, значительная часть не имеющих выхода к морю развивающихся стран выполнит плановые задания к 2015 году по «доле населения, живущего менее чем на 1,25 долл. США (ППС) в день» (100 процентов), «показателю завершения начального образования, как мальчики, так и девочки» (100 процентов), «соотношению числа девочек и мальчиков в системе начального образования» (100 процентов), «числу случаев заболевания туберкулезом» (100 процентов) и «доли населения, использующего источники питьевой воды более высокого качества» (78 процентов).

12. Наибольшего внимания из числа Целей развития тысячелетия требуют Цель 4 («Снижение детской смертности») и Цель 5 («Улучшение охраны материнского здоровья»). Данные в таблице 3 свидетельствуют о том, что процентная доля стран, которые, как ожидается, достигнут показателей, включенных в таблицу, к 2015 году, в среднем составляют 44 процента. К тому же, процентная доля стран, которые, как ожидается, выполнят эти плановые

задания в период, который охватывается Повесткой дня на период до 2030 года, составляет лишь 22 процента, тогда как оставшиеся 34 процента стран, как ожидается, выполнят эти плановые задания после 2030 года. Эти области, равно как и область санитарии, требуют в ходе осуществления Повестки дня на период до 2030 года неотложного внимания, как со стороны стран, так и их партнеров по развитию.

13. В таблице 4 представлены данные об ожидаемом достижении показателей, отмеченных в таблице 3, с разбивкой по странам. В числе не имеющих выхода к морю развивающихся стран, которые, как ожидается, достигнут большую часть показателей к 2015 году, можно отметить Казахстан (77 процентов), Монголию (73 процента), Армению (69 процентов), Бутан (60 процентов), Непал (60 процентов) и Туркменистан (60 процентов). В среднем, процентная доля показателей, которые, как ожидается, будут достигнуты к 2015 году, меньше по не имеющим выхода к морю развивающимся странам, которые также относятся к категории наименее развитых стран, однако такое различие не столь велико.

### III. Ход осуществления Венской программы действий

14. В Венской программе действий предусмотрена 21 увязанная с конкретными сроками достижения цель, 23 меры по не имеющим выхода к морю развивающимся странам, 9 мер по транзитным развивающимся странам, 25 совместных мер по не имеющим выхода к морю и транзитным развивающимся странам и 30 мер по партнерам по развитию.

15. В ежегодном докладе *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report* («Доклад о развитии стран с особыми потребностями Азиатско-Тихоокеанского региона») проводится обзор достигнутого не имеющими выхода к морю развивающимися странами Азии прогресса в контексте трех показателей, которые были отобраны для отражения важных аспектов Венской программы действий: время, затрачиваемое на доставку грузов от основного центра торговли до судна, находящегося в ближайшем порту; индекс концентрации экспортной продукции и число стационарных абонентов широкополосной сети Интернет на 100 жителей. Первый показатель предназначен для оценки прогресса по первому приоритетному направлению Венской программы действий (способствовать обеспечению свободного, эффективного и экономичного доступа к морю и от него для всех видов транспорта). Второй показатель призван отслеживать прогресс в достижении пятой цели Венской программы действий (поощрять рост и расширять участие в глобальной торговле посредством структурной перестройки с целью развития производительного потенциала, увеличения добавленной стоимости, диверсификации и сокращения зависимости от сырьевых товаров). И наконец, третий показатель касается одного из важных элементов второго приоритетного направления Венской программы действий, которое связано с развитием и эксплуатацией инфраструктуры.

16. Перед каждой из не имеющих выхода к морю стран стоит особый комплекс задач и приоритетов. Стратегии и программы, которые направлены на смягчение негативных последствий отсутствия выхода к морю, должны содействовать устранению существующих в той или иной стране препятствий на пути к получению доступа к мировым рынкам, а также решению существующих в регионе задач, связанных с рыночной интеграцией.

17. Среди них четыре страны Азиатско-Тихоокеанского региона относятся к категории как наименее развитых стран, так и не имеющих выхода к морю развивающихся стран: Афганистан, Бутан, Лаосская Народно-Демократическая



Республика и Непал. Эти четыре страны сталкиваются с различного рода проблемами. Эти проблемы прямо связаны с тем, что они являются наименее развитыми странами, а не с тем, что они не имеют выхода к морю. Лаосская Народно-Демократическая Республика и Непал главным образом зависят от своих соседей. Как для Бутана и Непала Индия является основным торговым партнером, так и для Лаосской Народно-Демократической Республики основными торговыми партнерами являются Таиланд, Вьетнам и во все большей степени Китай. Между этими соседями сложились относительно добрые отношения, что способствует снижению транспортных издержек, однако это обстоятельство весьма ослабляет позицию не имеющих выхода к морю стран на любого рода переговорах с их прибрежными соседями.

18. В Венской программе действий определены шесть приоритетных направлений, в контексте которых в течение десятилетия будут предприниматься действия в отношении не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Первые пять приоритетных направлений рассматриваются ниже.

#### **А. Основополагающие вопросы транзитной политики**

19. Для того чтобы получить доступ к региональным и мировым рынкам, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в основном используют наземные виды транспорта (железнодорожный и автомобильный). Вместе с тем, на пути наземных перевозок возникает множество физических и нефизических барьеров, прежде всего в местах пересечения границ: отсутствие отвечающей необходимым требованиям инфраструктуры, сложные и обременительные формальности и процедуры, высокие и многочисленные сборы за въезд или транзит, отсутствие координации деятельности между контролирующими инстанциями и различными заинтересованными сторонами, различные технические стандарты, применяемые к транспортным средствам, чрезмерно строгие правила выдачи виз водителям и экипажам и не совпадающие друг с другом графики работы учреждений по обе стороны границы.

20. Расстояние до побережья является одним из ключевых критериев оценки прогресса. Вместе с тем, в силу зависимости не имеющих выхода к морю стран от стабильных политических отношений между странами и инфраструктуры, мира и стабильности, а также практики ведения дел в соседних странах транзита они постоянно оказываются в невыгодном положении, что препятствует достижению прогресса в развитии человеческого потенциала.

21. Что касается количества дней, затрачиваемых на доставку грузов до порта и из порта, то данные свидетельствуют об увеличении разрыва в показателях Афганистана, Бутана и Непала по сравнению с базовым показателем. В случае Бутана и Непала этот разрыв в основном обусловлен понижающей тенденцией в значении этого показателя по сравнению с «базовыми» странами. В Афганистане количество дней, уходящих на доставку грузов до порта и из порта, со временем увеличивалось, особенно в период, охватывающий 2013 год (73 дня) и 2015 год (86 дней). Как отмечалось в *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report 2015: Building Productive Capacities to Overcome Structural Challenges* («Доклад о развитии стран с особыми потребностями Азиатско-Тихоокеанского региона, 2015 год: наращивание производительного потенциала для преодоления структурных проблем»), к числу не имеющих выхода к морю развивающихся стран, добившихся наибольших успехов в сокращении времени сообщения с самым ближайшим морским портом, присоединилась Лаосская Народно-Демократическая Республика.

22. Из числа остальных не имеющих выхода к морю развивающихся стран количество дней, которые уходят на доставку грузов, за рассматриваемый период существенно сократилось лишь в двух странах: Армении и Азербайджане. С 2010 года значение этого показателя по Армении равнялось или было даже чуть ниже базового показателя. Разрыв между этим показателем по Азербайджану и базовым показателем относительно небольшой и стабильный; при этом особенно заметное сокращение наблюдалось в период 2009-2011 годов. В 2015 году значение этого показателя равнялось 24 дням по Азербайджану по сравнению с базовым показателем, составлявшим 16. По другим, не имеющим выхода к морю развивающимся странам, находящимся в этой группе, количество дней на доставку заметно выше, однако за рассматриваемый период этот показатель остается более или менее неизменным по Кыргызстану, Монголии и Таджикистану. Определенного прогресса добился Казахстан и особенно Узбекистан; в последнем случае число дней, уходящих на доставку, сократилось с 85 в 2014 году до 74 в 2015 году.

23. Региональные рамки сотрудничества для упрощения процедур международных автомобильных перевозок, принятые государствами – членами ЭСКАТО в 2012 году, предусматривают основные задачи, которые предстоит решать в области международного автомобильного транспорта, а также предлагаются решения и методы их выполнения. Эти Рамки служат для стран и их партнеров по развитию ориентиром в деле поиска путей комплексного устранения нефизических барьеров.

24. Развитие эффективно функционирующего международного железнодорожного транспорта может оказаться весьма выгодным для не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона. Это позволит им получить доступ к морским портам без существенных затрат и будет содействовать устойчивому развитию в этих странах, поскольку железнодорожный транспорт экологически безопасен и энергоэффективен. Кроме того, в Венской программе действий не имеющие выхода к морю развивающиеся страны и страны транзита призывают к содействию развитию железнодорожного транспорта (пункт 32с).

25. Недавно страны – члены ЭСКАТО приняли резолюцию 71/7 Комиссии о принятии Региональных рамок сотрудничества для упрощения процедур международных железнодорожных перевозок, на основании которой секретариату поручено осуществить мероприятия, направленные на повышение эффективности функционирования железнодорожного транспорта в регионе, что будет еще более способствовать расширению доступа не имеющих выхода к морю развивающихся стран к морю.

## **В. Развитие и эксплуатация инфраструктуры**

26. Не отвечающая необходимым требованиям инфраструктура в таких странах, как Лаосская Народно-Демократическая Республика и Непал, усложняет внутренние перевозки в такие транзитные страны, как Индия и Таиланд, инфраструктура которых находится более или менее в удовлетворительном состоянии. К примеру, грузы, доставляемые на территорию Лаосской Народно-Демократической Республики по железной дороге из Таиланда, должны перегружаться на грузовики, поскольку в Лаосской Народно-Демократической Республике системы железнодорожного сообщения нет.

27. В сотрудничестве с международными, региональными и субрегиональными организациями и банками развития страны-члены предпринимают усилия по повышению качества и эффективности транзитных перевозок и решению сохраняющихся проблем.

28. Недавно Бангладеш, Бутан, Индия и Непал подписали соглашение по моторизованным транспортным средствам, которое будет дополнительно содействовать повышению качества транзитного процесса для не имеющих выхода к морю стран, например Бутана и Непала. Подписанное в 2010 году между Афганистаном и Пакистаном соглашение о транзитной торговле предусматривает предоставление Афганистану доступа к морским портам в Пакистане. В 2012 году положения этого соглашения стали распространяться и на такую не имеющую выхода к морю страну, как Таджикистан.

29. Благодаря осуществлению инициатив по упрощению процедур достигнут прогресс в преодолении некоторых из препятствий, стоящих на пути транзитных перевозок. Вместе с тем, многие шаги предпринимаются относительно изолированно, а это означает фрагментированность результатов.

30. Порой возникают коллизии между соглашениями по упрощению процедур, а по ряду организационных причин обнаруживаются трудности с осуществлением прочих транзитных мер. А поэтому пересечение границ по автомобильным и железным дорогам в не имеющих выхода к морю развивающихся странах по-прежнему сопряжено с трудностями, проявляющимися в чрезмерных простоях и высоких транспортных и логистических издержках в рамках процесса транзита. Таким образом, долгосрочной задачей, стоящей перед регионом, является упрощение процедур трансграничных и транзитных перевозок в не имеющих выхода к морю и транзитных развивающихся странах.

31. Результаты проведенного секретариатом анализа под названием *Bridging Transport, ICT and Energy Infrastructure Gaps for Seamless Regional Connectivity* («Устранение проблем в области транспорта, ИКТ и инфраструктуры энергетики в интересах содействия беспрепятственной коммуникации в регионе»)<sup>1</sup> свидетельствует о том, что задействование новых технологий может существенно укрепить имеющуюся инфраструктуру путем повышения эффективности ее функционирования и эксплуатации. В докладе выявлен ряд высокоприоритетных направлений инвестирования в наземную трансграничную волоконно-оптическую инфраструктуру для обеспечения коммуникационных возможностей с использованием информационно-коммуникационной технологии.

32. Что касается числа стационарных абонентов широкополосной сети Интернета на 100 жителей, то Бутан добился определенного прогресса, достигнув в 2014 году показателя, составившего три, по сравнению с базовым показателем, составляющим девять. В период 2013-2014 годов базовый показатель существенно повысился, что привело к увеличению разрыва по этой группе стран. Соответственно Армения, Казахстан и Монголия подтянулись и превысили этот базовый показатель или приблизились к нему, однако мало что было сделано в этом отношении в Таджикистане, Туркменистане и Узбекистане. В период 2012-2014 годов Кыргызстан добился немалых успехов, поскольку значение этого показателя выросло с менее одного до более чем четырех. Азербайджан добился впечатляющих успехов в обеспечении подключения к Интернету, поскольку в 2014 году значение этого показателя составило 20 по сравнению с базовым показателем, составляющим девять. Ведущая роль этой страны в усилиях по созданию Трансъевразийской высокоскоростной информационной магистрали, которая, как ожидается, даст странам Азии Интернет-систему и телекоммуникационную систему и послужит одним из

---

<sup>1</sup> United Nations, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, *Bridging Transport, ICT and Energy Infrastructure Gaps for Seamless Regional Connectivity* (ST/ESCAP/2703).

основных звеньев в восточно-западном транспортном коридоре, будет дополнительно обсуждаться в *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report 2016* («Доклад о развитии стран с особыми потребностями Азиатско-Тихоокеанского региона, 2016 год»).

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

33. Приоритетное направление 3 Венской программы действий касается международной торговли и упрощения процедур торговли. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны добились определенного прогресса в осуществлении Венской программы действий, однако для повышения конкурентоспособности их продукции и наращивания коммуникационных возможностей еще предстоит проделать большую работу.

34. Большая часть не имеющих выхода к морю развивающихся стран должны направлять инвестиции как в физическую, так и не удовлетворительную информационную инфраструктуру. В 2015 году рейтинг большей части стран, согласно таким показателям, как индекс привлекательности условий для предпринимательской деятельности Всемирного банка, существенно вырос как в целом по привлекательности для предпринимательской деятельности, так и по простоте пересечения международных границ. С присоединением Казахстана в 2015 году к Всемирной торговой организации (ВТО) в ее состав сегодня не входят лишь Туркменистан и Узбекистан. Эти тенденции сулят в среднесрочной перспективе хорошие перспективы для комплексной и более глубокой экономической интеграции.

35. Значения индекса концентрации экспортной продукции Азербайджана, Казахстана и Туркменистана не только достигли высокой отметки, но и все время повышаются. В Монголии и Таджикистане показатель концентрации экспорта также немалый, но не столь высокий, причем по первой стране он, как правило, повышается, а в случае с последней страной значение этого показателя имеет тенденцию колебаться. Наиболее диверсифицированную экономику в этой группе стран имеют Армения, Кыргызстан и Узбекистан. Со временем индекс концентрации экспортной продукции в Армении снизился и стал приближаться к значениям базового показателя с 2012 года. Со временем в Кыргызстане индекс концентрации экспортной продукции также снизился, достигнув значения, которое ниже базового показателя с 2010 года.

### **D. Региональная интеграция и сотрудничество**

36. В последнее время на экономических показателях в этом субрегионе негативно сказалось резкое снижение мировых цен на сырьевые товары, прежде всего на нефть. Правительства стран субрегиона остро осознают тот факт, что они больше не могут полагаться на стимулируемый высоким спросом ресурсов экономический бум начала 2000-х и что сохраняющиеся структурные проблемы потребуют активизировать усилия в направлении экономической диверсификации и региональной интеграции. К тому же, отсутствие прямого доступа к морским портам и судоходным маршрутам вкупе с неудовлетворительным состоянием транспортной инфраструктуры, включая автомобильные и железные дороги, а также приграничную инфраструктуру, создают дополнительные физические барьеры и препятствия, которые мешают диверсификации и экономической интеграции.

37. Несмотря на эти огромные трудности, налицо свидетельства углубления интеграционного процесса. Процветающая производственно-сбытовая кооперация с участием Китая и Европы стимулирует поиск транспортных

сообщений, которые предоставляют возможность воспользоваться более выгодной комбинацией скорости и издержек по сравнению с воздушным и морским транспортом, причем на развитие таких инфраструктурных коридоров направляется беспрецедентный объем капиталовложений. Инициатива Китая «Один пояс – одна дорога», придание официального статуса Азиатскому банку инвестиций в инфраструктуру и открытие большего числа конкретных маршрутных сообщений с югом предоставляют странам этого субрегиона более широкий доступ к портам Индийского океана, более широкий выбор из числа многочисленных маршрутов и более широкие возможности для транзитных перевозок.

#### **Е. Структурные экономические преобразования**

38. Высокие значения индекса концентрации экспортной продукции свидетельствуют о недостаточной экономической диверсификации. За исключением Непала, в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, которые также подпадают под категорию наименее развитых стран, отмечается высокий уровень экспортной концентрации по сравнению с базовыми показателями. Важно отметить, что значение этого показателя очень сильно зависит от колебаний относительных цен, а поэтому повышение цен на сырьевые товары делает их экспорт более концентрированным. В Непале отмечается не только самый низкий уровень индекса концентрации экспортной продукции среди всех не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона, который к тому же еще ниже базового показателя. В 2014 году в Непале значение этого индекса составляло 0,15 по сравнению с 0,19, которым равняется базовый показатель.

39. Диверсификация экономики путем переключения на другие виды деятельности возможно путем задействования мирохозяйственных связей становится более целесообразным вариантом, поскольку инфраструктуре транспорта и электроэнергетики начинает уделяться повышенное внимание. В 2014 году были завершены такие крупные проекты, как налаживание железнодорожного сообщения между Казахстаном, Туркменистаном и Исламской Республикой Иран, и модернизация железнодорожных сообщений между странами Центральной Азии и Афганистаном. Аналогичным образом в 2015 году были предприняты начальные шаги по строительству трубопровода Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия (ТАПИ), проект CASA-1000 – линия электропередачи между Кыргызстаном, Таджикистаном, Афганистаном и Пакистаном, а также экономический пояс Великого шелкового пути в Китае, который проходит через Северную и Центральную Азию в Европу и на Ближний Восток.

### **IV. Отдельные мероприятия секретариата по развитию потенциала**

40. Далее следует обзор отдельных мероприятий секретариата по развитию потенциала в целях оказания не имеющим выхода к морю развивающимся странам помощи по отдельным направлениям осуществления Венской программы действий.

#### **А. Основополагающие вопросы транзитной политики**

41. В 2015 году в целях оказания не имеющим выхода к морю развивающимся странам помощи в деле выработки общей концепции устойчивой международной интегрированной интермодальной транспортно-логистической

системы для региона в соответствии с Региональной программой действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы) было осуществлено несколько мероприятий. Секретариат организовывал свои мероприятия с должным учетом первоочередных направлений Венской программы действий, что, как представляется, будет способствовать углублению региональной интеграции и сотрудничества.

42. Одним из основных препятствий, стоящих на пути развития транспортных сообщений в регионе, является неудовлетворительное осуществление различных соглашений по упрощению процедур перевозок. В целях оказания государственным чиновникам помощи в реализации этих соглашений ЭСКАТО подготовила различные модели по упрощению процедур перевозок (Венская программа действий, пункты 22d, 26b и 27a). В числе этих четырех моделей можно отметить следующие:

a) модель по безопасному трансграничному транспорту, которая представляет собой концепцию системы отслеживания маршрутов движения транспортных средств с использованием новых технологий;

b) модель по эффективному трансграничному транспорту, которая задействует наработки автотранспортных компаний (обмен тягачами и трейлерами) для преодоления нефизических барьеров;

c) модель по комплексному управлению в пунктах пересечения границ, которая открывает пути для упорядочения потоков информации и оборудования на границах;

d) методология «время/стоимость – расстояние», которая позволяет определить узкие места в коридорах.

43. Секретариат создал Региональную сеть юрисконсультов и технических экспертов по вопросам упрощения процедур перевозок для содействия присоединению к международным конвенциям, касающимся упрощения процедур перевозок и транзита, а также региональным, субрегиональным и двусторонним соглашениям, как сказано в пунктах 26a, 26b и 27a Венской программы действий, а также их ратификации и осуществлению. Основная цель Сети заключается в развитии национального потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран и стран транзита в интересах:

a) присоединения к международным конвенциям и их эффективного осуществления;

b) разработки и осуществления субрегиональных и двусторонних соглашений по транспорту.

44. Для обеспечения более слаженной координации деятельности и расширения сотрудничества между приграничными учреждениями (действующими как внутри стран, так и за их пределами) секретариат подготовил руководство для укрепления национальных координационных механизмов по упрощению процедур торговли и перевозок в регионе. С учетом этого руководства Лаосской Народно-Демократической Республике оказывались концессионные услуги.

45. ЭСКАТО будет и впредь поддерживать контакты с не имеющими выхода к морю развивающимися странами региона в целях оказания помощи в повышении эффективности сотрудничества между национальными

учреждениями, связанными с приграничным контролем, как того требуют положения пункта 26с и i Венской программы действий.

46. В целях повышения эффективности процесса транзита и развития сотрудничества в вопросах обмена торговыми и транспортными данными, более быстрого и более эффективного осуществления трансграничных сделок (пункт 26h Венской программы действий) ЭСКАТО в сотрудничестве с другими учреждениями Организации Объединенных Наций подготовила исследование по системам безбумажного транзита и перевозок в целях наращивания потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран и стран транзита в деле планирования и внедрения таких систем. Результаты подготовленного исследования и учебные материалы будут использоваться для наращивания национального потенциала стран в деле внедрения систем безбумажного транзита.

47. В ноябре 2015 года ЭСКАТО совместно с Азиатским банком развития (АБР) завершила технико-экономическое исследование по применению в экспериментальном порядке модели по безопасному трансграничному транспорту в транзитном коридоре Бутан-Индия. Сроки осуществления этого экспериментального проекта будут согласованы между двумя странами. Его успешная реализация будет способствовать повышению эффективности транзитных перевозок между Бутаном и Индией, что снизит время транзита и связанные с этим транспортные расходы, и повышению конкурентоспособности экономики Бутана и достижению целей Венской программы действий, которые изложены в пунктах 22a, 22b и 25. Кроме того, было предложено осуществить аналогичные мероприятия в интересах других не имеющих выхода к морю развивающихся стран в ближайшем будущем.

48. Секретариат продолжал сотрудничать с государствами-членами в деле разработки и осуществления стратегий обеспечения устойчивого и инклюзивного транспорта, прежде всего систем устойчивого и инклюзивного транспорта в больших и малых городах, уделяя при этом внимание вопросам пропаганды обеспечения безопасности дорожного движения и наращиванию потенциала. Основные мероприятия сводились к обмену информацией о нововведениях в политике и успешных мерах вмешательства в регионе по линии региональных и субрегиональных семинаров, а также национального практикума.

49. В 2015 году Региональная программа действий охватывала не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, включая оказание программной поддержки и распространение знаний об устойчивом и инклюзивном транспорте, городском и сельском транспорте, а также последствия изменения климата для транспорта и направления политики по созданию устойчивой к бедствиям и изменению климата транспортной инфраструктуры.

50. В Тимпху 9 и 10 апреля 2015 года проходили национальные консультации с участием сторон и практикум по развитию потенциала, которые были посвящены вопросам разработки политики в области обеспечения устойчивого и инклюзивного транспорта. В Алматы, Казахстан, 17 и 18 сентября 2015 года при участии ответственных транспортных чиновников и представителя городов из не имеющих выхода к морю стран Центральной Азии, Кавказа и Монголии прошел субрегиональный семинар по развитию устойчивого и инклюзивного транспорта.

51. В Катманду 17 и 18 ноября 2015 года проводилось региональное совещание группы экспертов по развитию устойчивого к бедствиям и изменению климата транспорта в интересах устойчивого развития, который был

приурочен к девятому Региональному форуму по экологически безопасному транспорту в Азии. На этом мероприятии международные эксперты, ответственные чиновники транспортных ведомств и представители больших и малых городов обменялись идеями, знаниями и опытом в деле создания более эффективных, устойчивых и инклюзивных национальных городских и сельских транспортных систем и услуг, а также информацией о стратегиях, направленных на развитие устойчивых к бедствиях и изменению климата транспортных систем. По мнению представителей директивных органов из не имеющих выхода к морю развивающихся стран, их участие в региональном совещании и субрегиональном семинаре оказалось для них полезным.

52. В 2013 году была проведена серия программных диалогов по укреплению транспортных сообщений в странах Южной и Юго-Западной Азии; самым последним из них стал диалог, который проводился в Тегеране в декабре 2015 года с участием представителей не имеющих выхода к морю стран Южной и Центральной Азии. В ходе программных диалогов была вновь подчеркнута необходимость наличия генерального плана для еще большего укрепления партнерских связей между не имеющими выхода к морю и транзитными развивающимися странами в интересах укрепления транспортных сообщений в субрегионе.

53. Секретариат оказывает содействие деятельности Проектной рабочей группе по транспорту и пересечению границ Специальной программы для экономик Центральной Азии. Страны, расположенные в регионе действия этой Программы, относятся к категории не имеющих выхода к морю стран, а поэтому их интеграция в другие страны региона для обеспечения доступа к морским путям имеет жизненно важное значение для их устойчивого развития. В рамках других проектов Отдел транспорта ЭСКАТО работает над интеграцией стран Центральной Азии в сеть Азиатских автомобильных дорог, сеть Трансазиатских железных дорог и сеть «сухих портов». Кроме того, Отдел транспорта ЭСКАТО оказывает этим странам помощь в заключении соглашений по транспорту, а также в упрощении формальностей, связанных с пересечением границ, расширении транспортных сообщений с сопредельными странами и содействии обеспечению их доступа к морским портам.

54. В порядке выполнения обязательства по повышению эффективности торговой и инвестиционной деятельности в районе коридоров, связывающих Южную и Юго-Западную Азию, а также другие субрегионы, в декабре 2015 года секретариат организовал в Тегеране программный диалог по укреплению транспортных сообщений в Южной Азии. Цель заключалась в проведении информационно-разъяснительной работы в поддержку укрепления региональных транспортных сообщений в Южной и Юго-Западной Азии за счет расширения сети транспортных коридоров. Кроме того, в связи с восемнадцатым и девятнадцатым саммитами Организации регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК) был осуществлен финансируемый из Счета развития проект по укреплению транспортных сообщений между Южной и Центральной Азией с особым акцентом на не имеющих выхода к морю развивающихся странах. Этот проект призван содействовать разработке генерального плана развития сообщений для Южной Азии и ее соседей в интересах обеспечения инклюзивного и устойчивого развития. Другими словами, это своего рода подготовка к выработке генерального плана комплексных транспортных сообщений для стран Южной Азии, которые имеют сообщения не только с регионом, но и с прилегающими субрегионами, что содействует использованию его стратегически важного положения, а это позволит создать центр Азиатско-европейской торговли.



## **В. Развитие и эксплуатация инфраструктуры**

55. Шестое совещание Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам (Сеул, ноябрь 2015 года), четвертое совещание Рабочей группы по сети Трансазиатских железных дорог (Бангкок, ноябрь 2015 года) и первое совещание Рабочей группы по «сухим портам» (Бангкок, ноябрь 2015 года) предоставили представителям не имеющих выхода к морю развивающихся стран возможность изложить свои потребности в развитии транспорта, а также информировать о трудностях, с которыми они сталкиваются в их удовлетворении, прежде всего с технической и финансовой точек зрения. Кроме того, эти мероприятия предоставили секретариату возможность вступить в контакт с представителями не имеющих выхода к морю развивающихся стран в интересах упорядочения мероприятий для более эффективного учета этих потребностей.

## **С. Сеть Азиатских автомобильных дорог**

56. В рамках рассчитанной на три года совместной программы (2015-2017 годы) ЭСКАТО сотрудничает с Корейской корпорацией автомагистралей для осуществления мероприятий, направленных на: а) разработку стандартов для инфраструктуры и системы обеспечения безопасности дорожного движения; б) разработку образцов внедрения интеллектуальных транспортных систем; и с) выработку стратегий содействия внедрению стандартов проектов сети Азиатских автомагистралей. Эта программа рассчитана на ряд стран, расположенных на маршрутах АН1 и АН6 сети Азиатских автомобильных дорог, включая не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, например Афганистан, Азербайджан, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Непал, в которых расходы, связанные с ликвидацией последствий дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом, ложатся тяжелым бременем на и без того дефицитный бюджет.

## **Д. Сеть Трансазиатских железных дорог**

57. Развитие сети Трансазиатских железных дорог продолжает служить интересам не имеющих выхода к морю развивающихся стран благодаря расширению сообщений и упрощению процедур торговли с развитыми соседями. В субрегионе Ассоциации государств Юго-Восточной Азии осуществляются железнодорожные проекты, направленные на установление сообщения между Китаем, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Монголией и странами Центральной Азии. Вопрос о выгодах наличия сообщений между этими странами обсуждался с руководителями железных дорог заинтересованных стран на семинаре, который был организован ЭСКАТО и Международным союзом железных дорог и посвящен вопросам упрощения процедур железнодорожных перевозок (Бангкок, декабрь 2015 года).

## **Е. «Сухие порты»**

58. Важно отметить, что в целях содействия экономическому росту в не имеющих выхода к морю развивающихся странах за счет расширения доступа к транспортной инфраструктуре и услугами секретариат признает необходимость интеграции транспортных средств, а также содействия созданию эффективно функционирующей логистической системы в регионе. На второй сессии Конференции министров по транспорту, которая проходила в Бангкоке в марте 2012 года, были вновь подтверждены предоставленные секретариату полномочия относительно проведения работы в направлении реализации концепции международной комплексной интермодальной

транспортно-логистической системы, в которой нуждается регион ЭСКАТО в силу появления новых торговых моделей. Во исполнение этого мандата секретариат сотрудничает со странами-членами в интересах развития сети «сухих портов», которые создадут условия для более глубокой интеграции между инфраструктурными сетями и будут содействовать повышению эффективности перевозок в регионе.

59. При финансовой поддержке со стороны правительства Российской Федерации секретариат осуществлял проект по наращиванию потенциала в интересах развития и эксплуатации «сухих портов» международного значения, в рамках которого секретариат в тесном сотрудничестве с Управлением по правовым вопросам Центральных учреждений Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке оказывал стран-членам помощь в разработке и заключении Межправительственного соглашения о «сухих портах». После успешно завершённой церемонии, в ходе которой правительства Армении, Лаосской Народно-Демократической Республики, Монголии, Непала и Таджикистана подписали Соглашение, секретариат начал работать в тесном контакте со странами-членами для обеспечения скорейшего вступления в силу этого Соглашения.

60. В соответствии с условиями Соглашения секретариат организовал первое совещание Рабочей группы по «сухим портам» (Бангкок, ноябрь 2015 года). Это мероприятие предоставило делегациям Азербайджана, Бутана, Казахстана, Лаосской Народно-Демократической Республики, Монголии, Непала, Таджикистана и Узбекистана возможность информировать секретариат о проектах, которые уже осуществляются или запланированы к осуществлению в их странах в целях развития или введения в эксплуатацию «сухих портов», и сообщить о трудностях, с которыми они сталкиваются в этом процессе. С учетом этих трудностей секретариат организовал в 2015 году серию миссий в отдельные страны-члены, которые добились успехов в развитии «сухих портов», и по итогам этих миссий подготовил доклад для оказания не имеющим выхода к морю развивающимся стран помощи в применении передовых методов планирования и разработке политики в контексте развития «сухих портов».

## **Г. Финансирование**

61. С учетом дефицита бюджета, с которым сталкиваются правительства стран региона, секретариат осуществляет ряд мероприятий по оказанию не имеющим выхода к морю развивающимся стран помощи в привлечении финансовых средств частного сектора для развития инфраструктуры, прежде всего транспортной инфраструктуры. В частности, в Бангкоке 21 и 22 января 2015 года проводился региональный форум по государственно-частным партнерствам, в работе которого принимали участие семь не имеющих выхода к морю развивающихся стран: Азербайджан, Бутан, Казахстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Непал и Таджикистан. Это мероприятие предоставило уникальную возможность для обмена информацией и знаниями о путях эффективного привлечения частного сектора к финансированию и развитию транспортной инфраструктуры. В 2015 году были организованы также такие субрегиональные мероприятия, как программный диалог по государственно-частным партнерствам в интересах развития инфраструктуры в Южной Азии, который проводился в Катманду 22 и 23 сентября 2015 года. В результате проведения последнего мероприятия были вынесены программные рекомендации, которыми будут руководствоваться в процессе будущего развития государственно-частных партнерств в таких странах, как Афганистан, Бутан и Непал. Кроме того, были организованы национальные мероприятия в поддержку, в первую очередь, двух не имеющих выхода к морю развивающихся стран, а именно Бутана и

Лаосской Народно-Демократической Республики, по линии двух ориентированных на принятие конкретных мер практикумов. Практикум в Бутане был призван содействовать принятию эффективных и стратегически важных программ по государственно-частным партнерствам (Тимпху, 24-26 марта 2015 года), а один из практикумов, который был проведен в Лаосской Народно-Демократической Республике, был призван содействовать наращиванию потенциала государственных чиновников в деле определения и разработки инфраструктурных проектов в рамках государственно-частных партнерств, а также руководству ими (Вьентьян, 26 и 27 августа 2015 года).

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

62. В сотрудничестве с АБР, министерством торговли Китая, Китайским международным центром электронной торговли, провинцией Китая Хубэй и большим числом других партнеров секретариат организовал седьмой Азиатско-Тихоокеанский форум по упрощению процедур торговли, который проходил в Ухане, Китай, 20 и 21 октября 2015 года и в работе которого приняли участие представители 62 стран, в том числе семь не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Темой этого Форума стала «Углубление региональной интеграции посредством упрощения процедур торговли», а в центре внимания дискуссий были вопросы интеграции наименее развитых стран и не имеющих выхода к морю развивающихся стран в мировую экономику.

63. Секретариат продолжает оказывать не имеющим выхода к морю развивающимся странам помощь в дальнейшей работе по упрощению процедур торговли, главным образом, по линии связанных с наращиванием потенциала мероприятий. В сотрудничестве с Сетью экспертов Организации Объединенных Наций по безбумажной торговле и транспорту в Азиатско-Тихоокеанском регионе секретариат совместно с Евразийской экономической комиссией организовали семинар-практикум по анализу бизнес-процессов в контексте внешней торговли, который проходил в Москве 23-25 сентября 2015 года, в целях оказания государствам – членам Евразийского экономического союза, включая три не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в Центральной Азии, помощь в проведении анализа бизнес-процессов и оценки перспектив создания на национальном уровне «единого окна».

64. В сотрудничестве с АБР секретариат оказывает двум не имеющим выхода к морю развивающимся странам Азии, а именно Бутану и Непалу, помощь в создании механизма мониторинга процесса упрощения торговых и транспортных операций для того, чтобы эти страны смогли добиваться прогресса в активизации и мониторинге процесса упрощения процедур торговли на устойчивой и постоянной основе. В Ухане, Китай, 21 октября 2015 года было проведено мероприятие по обсуждению вопросов фактической реализации идеи создания Механизма, которое было приурочено к седьмому Азиатско-Тихоокеанскому форуму по упрощению процедур торговли. Секретариат и АБР, а также заинтересованные страны приступили в январе 2016 года к осуществлению базового исследования по Механизму. К тому же в Казахстане 4 и 5 мая 2015 года проводился практикум по упрощению процедур безбумажной торговли в интересах малых и средних предприятий в порядке осуществления инициативы, касающейся Сети экспертов Организации Объединенных Наций по безбумажной торговле и транспорту в Азиатско-Тихоокеанском регионе; в работе этого мероприятия принял участие ряд не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

65. Секретариат внес вклад в региональный диалог по экономической интеграции Афганистана в экономику стран Центральной Азии, который проводился в Алматы, Казахстан, в марте 2015 года, и подготовил справочные

исследования по изучению потенциальных возможностей расширения торговой и инвестиционной деятельности в этом субрегионе. Кроме того, в декабре 2015 года при поддержке со стороны министерства экономики были осуществлены дополнительные мероприятия по развитию потенциала Бутана. В центре внимания участников этого практикума были вопросы торговой и региональной интеграции Бутана, включая оценку и разработку «дорожной карты» присоединения к ВТО.

66. Кроме того, секретариат оказывал Монголии техническую помощь и содействовал ее присоединению к Азиатско-тихоокеанскому торговому соглашению. Это Соглашение о преференциальной торговле уже охватывает такие страны, как Бангладеш, Индию, Китай, Лаосскую Народно-Демократическую Республику, Республику Корея и Шри-Ланку. ЭСКАТО также оказывает техническую помощь Лаосской Народно-Демократической Республике в составлении графика выполнения обязательств по версии Согласованной системы 2012 года в преддверии четвертого раунда переговоров по тарифным уступкам в рамках Азиатско-тихоокеанского торгового соглашения.

67. В порядке выполнения обязательства по наращиванию потенциала директивных органов в деле осуществления стратегий и решения многогранных первоочередных задач развития, осуществления Повестки дня в области развития на период после 2015 года и учета особых потребностей не имеющих выхода к морю развивающихся стран субрегиона секретариат организовал для стран Южной Азии в Дели в сентябре 2015 года практикум по развитию потенциала в области торговли. Цель заключалась в наращивании потенциала директивных органов и должностных лиц министерства торговли, особенно в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, в деле использования возможностей, открывающихся на мировых и региональных рынках, включая соглашения о преференциальной торговле.

## **Н. Региональная интеграция и сотрудничество**

68. ЭСКАТО предпринимает усилия по содействию региональной интеграции не имеющих выхода к морю развивающихся стран Северной и Центральной Азии, прежде всего по линии своей работы в наращивании потенциала, направленной на содействие процессу управления миграцией в субрегионе. Международная миграция имеет важное значение для субрегиона Северной и Центральной Азии (как для не имеющих выхода к морю развивающихся стран въезда, таких, как Казахстан, значительную часть рабочей силы которого составляют международные мигранты, так не имеющих выхода к морю развивающихся стран выезда, таких, как Армения, Азербайджан и Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан, в которых денежные переводы рабочих-мигрантов играют немалую роль. Для некоторых из этих стран (Армения, Казахстан и Кыргызстан), которые являются государствами – членами Евразийского экономического союза, региональная интеграция предполагает, в частности, свободное передвижение рабочей силы, составляющее важную основу этого процесса. Вместе с тем, минусом миграционных процессов в субрегионе является то, что большая часть миграции рабочей силы носит нерегулярный характер, что подвергает многих мигрантов опасности эксплуатации и насилия в процессе миграции и ограничивает их потенциально позитивное значение для процесса развития.

69. В настоящее время ЭСКАТО работает над тем, чтобы эти страны смогли в максимально возможной степени воспользоваться преимуществами участия в процессе региональной интеграции в той части, которая связана с миграцией, путем оказания им помощи в корректировке их законов, политики и стратегий

для того, чтобы миграция приобрела упорядоченный, безопасный, регулярный и ответственный характер. А для этого Отдел социального развития ЭСКАТО осуществляет проект по содействию управлению процессами миграции в Северной и Центральной Азии, который направлен на то, чтобы собирать данные о масштабах и последствиях наблюдающихся в настоящее время тенденциях в области миграции и выработать для стран субрегиона стратегически важные направления осуществления реформ. В рамках этого проекта было подготовлено четыре исследования, которые посвящены экономическому вкладу мигрантов в экономику стран, куда они приезжают на работу, законам, регулирующим миграцию, источникам данных о миграции и навыкам рабочих-мигрантов, и результаты которых будут представлены на информационно-пропагандистском форуме с участием правительств стран субрегиона. С учетом результатов этих исследований в интересах проведения в будущем реформ будут определены приоритетные направления действий, связанные с приоритетным направлением 4 плана ЭСКАТО относительно поддержки осуществления Венской программы действий в контексте региональной интеграции и сотрудничества.

70. Субрегиональное отделение для Северной и Центральной Азии оказывает поддержку в осуществлении Венской программы действий в основном путем проведения аналитической работы, организации обмена знаниями и развития потенциала. Если говорить о шести приоритетных направлениях Венской программы действий, то работа Субрегионального отделения в основном сводится к вопросам региональной интеграции и сотрудничества во исполнение резолюции 70/1 Комиссии, а также вопросам, связанным с Венской программой действий. Внимание в рамках плана по региональной интеграции и сотрудничеству сконцентрировано на взаимовыгодных приоритетных направлениях развития транспортной инфраструктуры в области транспорта, энергетики и информационной и коммуникационной технологии (приоритетное направление 2) Венской программы действий, программах и реформах в поддержку развития движимой записями рынка торговли (приоритетное направление 3) и стимулируемой инвестициями экономической диверсификации и интеграции (приоритетное направление 5). К тому же план региональной интеграции и сотрудничества является одним из важных средств осуществления Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, поскольку в ней предусмотрено повышение уровня надежности и содействие интеграции, обеспечение коммуникационных возможностей и организационное строительство.

71. В связи с этим в ходе Консультаций экспертов по вопросам социально-экономического развития и программных приоритетов в декабре 2015 года были подчеркнуты открывающиеся перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами благоприятные возможности и стоящая перед ними задача в активизации процесса установления взаимосвязей между инфраструктурами за счет создания «связующих звеньев» и расширения процесса упрощения процедур торговли в целях достижения цели устойчивого и инклюзивного роста. После этих консультаций Исполнительный секретарь направилась в феврале 2016 года с визитом в пять не имеющих выхода к морю развивающихся стран субрегиона в целях повышения эффективности взаимодействия между ЭСКАТО и ее государствами-членами. Руководители пяти государств-членов были едины во мнении относительно того, что наибольшую отдачу от вкладываемых в физическую инфраструктуру капитальных средств можно получить лишь тогда, когда это будет сопровождаться созданием региональной архитектуры интеграции, которая открывает более широкие возможности для мобилизации финансовых средств на цели развития, а также торговой и инвестиционной деятельности. Обсуждения продолжаться в ходе диалога руководителей, который будет проводиться в ходе

сессии Комиссии в мае 2016 года. Предстоящий беспрецедентный диалог как нельзя вовремя предоставит руководителям возможность очертить контуры радикальной концепции сотрудничества и региональной интеграции не имеющих выхода к морю стран.

72. С учетом предпринимаемых секретариатом немалых усилий по содействию региональной интеграции и сотрудничеству с не имеющими выхода к морю развивающимися странами Северной и Центральной Азии в период 2016-2017 годов в рамках программы Субрегионального отделения основное внимание будет сосредоточено на проведении в жизнь принятых на семьдесят второй сессии Комиссии решений относительно ускорения прогресса. Программа работы на 2015-2017 годы, которая предусматривает, в частности, проведение консультаций экспертов и практикумов, будет направлена на содействие углублению понимания и укрепления процесса выработки политики применительно к связям между региональной интеграцией и сотрудничеством и Целями в области устойчивого развития с особым акцентом на создании трансграничных инфраструктурных связей. К тому же, будет и впредь укрепляться специальная программа для экономик Центральной Азии, которая в соответствии с решениями, принятыми ее Руководящим советом на его десятой сессии, будет служить механизмом оценки хода достижения Целей в области устойчивого развития на субрегиональном уровне и определения субрегиональных механизмов сотрудничества в поддержку Целей в области устойчивого развития.

73. Как отмечалось выше, Субрегиональное отделение в сотрудничестве с государствами-членами преисполнено решимости повышать эффективность субрегионального сотрудничества и наращивать потенциал для разработки и осуществления стратегий в соответствии с Венской программой действий и другими международными и региональными целями развития. В стремлении наилучшим образом содействовать своим государствам-членам Субрегиональное отделение будет предпринимать попытки к повышению действенности и эффективности своей программы работы, сосредотачивая свои усилия на ключевых субрегиональных приоритетных направлениях программ развития, намеченных государствами-членами и партнерами по развитию, и укреплении связей с региональными программами ЭСКАТО.

## **I. Снижение риска бедствий**

74. После семидесятой сессии Комиссии секретариат предпринимает немало шагов для решения задач, связанных с повышением надежности во всех отношениях. Региональная программа применения космической техники в целях устойчивого развития имеет своей важной целью развитие потенциала в не имеющих выхода к морю развивающихся странах в интересах эффективного использования космической техники и географической информационной системы (ГИС), и в ее рамках были организована учебная подготовка и практикум для приблизительно 400 представителей директивных органов и специалистов из более чем 30 государств-членов, основное внимание в ходе которых уделялось не имеющим выхода к морю развивающимся странам.

75. На совещании группы экспертов по обзору регионального прогресса в осуществлении плановых заданий, намеченных для первого этапа осуществления решений Всемирной встречи на высшем уровне по вопросам информационного общества, затрагиваются региональные вопросы, хорошо зарекомендовавшие себя методы и накопленный опыт в оценке прогресса хода осуществления решений Всемирной встречи на высшем уровне, что оказывает адресным странам помощь в оценке хода достижения соответствующих целей Венской программы действий.

76. В *Asia-Pacific Disaster Report 2015* («Азиатско-Тихоокеанский доклад о бедствиях за 2015 год») рассматриваются актуальные ключевые вопросы Венской программы действий, например инвестирование в повышение надежности, трансграничные риски, повышение эффективности регионального сотрудничества в раннем предупреждении и направление основного объема помощи странам с низким потенциалом и относящимся к категории стран с высоким риском.

77. В целях содействия не имеющим выхода к морю развивающимся странам, в том числе Афганистану, Лаосской Народно-Демократической Республике, Монголии и Непалу, секретариат взял на себя на региональном уровне инициативу издавать программные руководства и содействовать наращиванию потенциала государств-членов. ЭСКАТО осуществляла мероприятия по следующим направлениям: а) наращивание организационного потенциала в содействии применению космической техники и ГИС в интересах снижения риска бедствий; б) внедрение региональных механизмов по вопросам засух (региональный механизм сотрудничества по мониторингу раннего предупреждения засух); с) своевременное предоставление региональной поддержки – речь прежде всего идет о спутниковых изображениях, получаемых в режиме, близкому к режиму реального времени – странам, пострадавшим от серьезных бедствий, по линии давно созданной Региональной программы ЭСКАТО по применению космической техники в целях устойчивого развития; и d) проведение исследований и программного анализа в определении насущных потребностей и задач за счет составления регионального реестра. К примеру, секретариат организовал ряд учебных курсов и практикумов для повышения потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран: например, совещание Группы экспертов по применению космической техники и ГИС в интересах организации ликвидации последствий бедствий в городах, Улан-Батор, 6 мая 2015 года; техническая помощь в вопросах систем информации с геопривязкой для управления рисками бедствий, Бишкек и Ош, Кыргызстан, 17-22 мая 2015 года; техническая помощь в вопросах систем информации с геопривязкой для управления рисками бедствий, Тимпху, 3 и 4 июня 2015 года; и поддержка двум представителям из Кыргызстана и Фиджи в том, чтобы пройти 9-месячное обучение для получения диплома магистра по ГИС в Центре по образованию в области космической науки и техники в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Дехрадун, Индия, 15 июля 2015 года – 16 марта 2016 года.

78. К тому же, ЭСКАТО пропагандировала в отдельных не имеющих выхода к морю развивающихся странах, например Афганистане, Кыргызстане, Монголии и Непале, Региональный механизм сотрудничества по мониторингу и раннему предупреждению засух. В этом процессе ЭСКАТО содействовала предоставлению полученных со спутников данных, продукции и услуг, которыми снабжают региональные центры обслуживания в Китае и Индии, и укреплению потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран в решении проблем, связанных с засухами в сельскохозяйственных районах.

79. В осуществлении экспериментального проекта по мониторингу засух в Монголии достигнут неплохой прогресс, и это благодаря тому, что основной персонал Национального центра дистанционного зондирования Монголии проходит техническую подготовку в региональных центрах обслуживания. Этот проект включает в себя связанные с развитием потенциала компоненты, такие, как компиляция и анализ полученных с помощью спутников данных, выведение и оценка индексов применительно к Монголии и проверка таких индексов на местах. В настоящее время Национальный центр дистанционного зондирования Монголии применяет новую методологию для мониторинга засух, от которых сегодня страдает страна. Они будут и впредь на протяжении следующих двух-трех лет работать над проверкой их точности.

80. Положения, проблемы и организационные механизмы, касающиеся вопросов засухи в Непале, также обсуждались в ходе технической консультативной миссии в начале 2015 года. Сейчас создается страновая группа и готовится доклад по каждой из стран, что осуществляется при помощи ЭСКАТО. Землетрясение, произошедшее в апреле 2015 года, вызвало определенные задержки. В настоящее время секретариат проводит с участием национальных координационных центров дискуссии по очередным мерам, начало осуществления которых будет положено на совещании с участием многих сторон в начале 2016 года. Осуществление в Афганистане и Кыргызстане начнется после получения подтверждений о финансировании.

81. Что касается снижения риска бедствий, то ЭСКАТО осуществляет стратегическое руководство и оказывает техническую помощь в целях наращивания потенциала государств-членов, в том числе не имеющих выхода к морю развивающихся стран, в решении вопросов, связанных с рисками бедствий. В связи с этим Отдел информационной и коммуникационной технологии и снижения риска бедствий ЭСКАТО организовал:

а) совместно с Центром по борьбе с бедствиями СААРК и Национальной комиссией по планированию Непала «Региональный диалог по вопросам восстановления после землетрясения: более качественное восстановление», который проводился в Катманду 1 и 2 октября 2015 года в поддержку процесса восстановления после землетрясения, произошедшего в районе Горкха в Непале. Этот диалог стал платформой для обмена информацией о передовых методах и накопленном опыте в эффективном восстановлении и реконструкции. Совместно с Центром по борьбе с бедствиями СААРК Отдел организовал в декабре 2015 года для директивных органов из Непала национальный практикум в целях ознакомления с опытом восстановительных работ после землетрясений, произошедших в Сиккиме и Бхудже, Индия;

б) учебный практикум по оперативной оценке ущерба и потерь с использованием новейшей технологии и космической техники, который проводился совместно с Центром по борьбе с бедствиями СААРК в Катманду 29 сентября-1 октября 2015 года. Учебная подготовка сводилась к вопросам о путях использования достижений в области космической техники, ГИС, привлечения добровольцев и моделирования для проведения оценки ущерба и потерь в секторах, которые серьезно пострадали в результате того или иного стихийного бедствия. Это прежде всего рассчитано на страны Южной и Юго-Западной Азии, включая не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, а именно: Афганистан, Бутан и Непал;

в) Отдел продолжал работу над руководящими принципами уделения повышенного внимания снижению риска бедствий в процессе планирования многосекторального развития в рамках финансируемого из Счета развития Организации Объединенных Наций проекта под названием «Повышение информированности и укрепление потенциала в области уменьшения опасности бедствий в целях обеспечения не подверженного внешним воздействиям будущего в Азиатско-Тихоокеанском регионе». Этот проект рассчитан на уязвимые развивающиеся страны, включая не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, например Бутан, Монголию и Непал;

г) Целевой фонд ЭСКАТО с участием многих доноров по обеспечению готовности к цунами, бедствиям и изменению климата в странах Индийского океана и Юго-Восточной Азии оказал Лаосской Народно-Демократической Республике и Мьянме помощь в организации проводящегося два раза в год форума по муссонам. Форум собирает под своей крышей многие



заинтересованные стороны, представляющие различные сектора экономики, развития и ликвидации последствий бедствий для обсуждения вопросов готовности и снижения риска.

## V. Заключительные замечания

82. Высокие издержки, связанные с торговыми операциями, и неэффективность функционирования механизмов импорта и экспорта и транспорта по-прежнему препятствуют интеграции не имеющих выхода к морю развивающихся стран в мировую экономику, поскольку они негативно сказываются на конкурентоспособности экспортной продукции или притоке иностранных инвестиций. Обременительные торговые процедуры и бумажная волокита вкуче с неудовлетворительной координацией деятельности между приграничными учреждениями и отсутствие транспарентных, связанных с торговлей правил по-прежнему создают трудности и проблемы для многих не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

83. Важно отметить, что ЭСКАТО оказывает этим странам помощь в более эффективном использовании Механизма помощи в интересах торговли. Кроме того, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны нуждаются в технической помощи в вопросах присоединения к ВТО, и ЭСКАТО могла бы и впредь выступать консультантом в этом процессе присоединения, осуществляя аналитическую работу и программы по развитию потенциала.

84. Специальному органу по наименее развитым, не имеющим выхода к морю развивающимся странам и тихоокеанским островным развивающимся странам предлагается рассмотреть новые региональные инициативы для дальнейшего развития межгосударственных и транзитных сетей транспортного сообщения в поддержку регионального сотрудничества и интеграции и предложить мероприятия, в которых нуждаются не имеющие выхода к морю развивающиеся страны в рамках Региональной программы действий по развитию сети устойчивых транспортных сообщений в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), которая будет принята на Конференции министров по транспорту в 2016 году.

85. Кроме того, Специальному органу предлагается призвать не имеющие выхода к морю развивающиеся страны решать проблемы, связанные с отсутствующими звеньями сети информационно-коммуникационных сообщений в целях сокращения цифрового разрыва, более эффективного использования преобразовательного потенциала такой технологии, и проводить программные и нормативно-правовые изменения, которые содействуют привлечению капиталовложений частного сектора и стимулируют его участие в наращивании инфраструктуры не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

86. Специальному органу предлагается вынести в адрес секретариата рекомендации относительно оказания помощи в развитии потенциала как в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, так и соседних транзитных развивающихся странах, с тем чтобы они могли выработать соответствующие программные меры, направленные на удовлетворение их потребностей в развитии и решение задач на комплексной основе.