Организация Объединенных Наций E/ESCAP/73/3*

Экономический и Социальный Совет

Distr.: General
28 February 2017
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана

Семьдесят третья сессия
Бангкок, 15-19 мая 2017 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 свои соответствующие программы работы. В настоящем документе содержится обзор достигнутого прогресса и задач, возникших в ходе осуществления Венской программы действий двенадцатью не имеющими выхода к морю развивающимися странами Азиатско-Тихоокеанского региона.

В 2016 году 12 не имеющих выхода к морю развивающихся стран продолжили осуществлять стратегии, предназначающиеся для обеспечения устойчивого развития. Однако внешние и внутренние факторы ограничивали их способность решать задачи развития, касающиеся приоритетных областей, обозначенных в Венской программе действий. Несмотря на некоторый прогресс, эти страны относятся к числу наиболее уязвимых государств региона ввиду их географического расположения и ограниченной степени диверсификации их экономики. Уязвимость усугубляется в результате преобразования экономики девяти из двенадцати таких стран региона в направлении перехода от экономики с центральным планированием к рыночной экономике, что также можно сказать о сохраняющейся неясности, затрагивающей глобальные торговые и инвестиционные потоки, и об относительно низких ценах на сырье, которые ухудшили их тяжелое положение в сфере развития.

---

* Переиздано по техническим причинам 17 апреля 2017 года.

** E/ESCAP/73/L.1.

Просьба отправить на вторичную переработку

Комиссия, возможно, даст секретариату руководящие указания об оказании помощи не имеющим выхода к морю развивающимся странам Азиатско-Тихоокеанского региона в связи с осуществлением Венской программы действий. Она, возможно, даст указания по стратегиям, которые необходимы для ускорения процесса структурного преобразования, и предложит, чтобы секретариат укрепил потенциал этих стран для подготовки надлежащих политических ответных мер, которые учитывают их особые потребности в сфере развития.

I. Введение

1. Двенадцать не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азии[1] продолжили предпринимать усилия по обеспечению инклюзивного роста и устойчивого развития после того, как в ноябре 2014 года была принята Венская программа действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014-2024 годов.[2] Однако, несмотря на некоторый прогресс, они относятся к числу наиболее уязвимых стран региона ввиду ряда факторов, таких, как их географическое расположение, низкий уровень развития и ограниченная степень диверсификации национальной экономики. На момент написания настоящего документа девять из двенадцати не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона находились на этапе экономических преобразований в направлении перехода от модели, основывающейся на центральном планировании, к использованию модели, основывающейся на рыночной экономике. Этот переход усугубляет уязвимость, поскольку он сказывается на эффективности деятельности государственных учреждений. Более того, сохраняющаяся неясность, затрагивающая глобальные торговые и инвестиционные потоки, и низкие цены на сырьевые товары усложнили проблемы развития, стоящие перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами. Поэтому экономический рост в большинстве из них характеризуется сдержанными темпами и проходит в условиях снижения экспортных поступлений, увеличения безработицы, сокращения объемов денежных переводов, быстрых темпов обесценения валюты и увеличения степени социально-экономического неравенства.

2. Венская программа действий конкретно предназначается для мобилизации национальных, региональных и международных усилий в поддержку деятельности этих стран в сфере развития с уделением внимания шести взаимосвязанным приоритетным областям: a) основополагающие вопросы политики в области транзитных перевозок; b) развитие и эксплуатация инфраструктуры; c) международная торговля и содействие развитию торговли; d) региональная интеграция и сотрудничество; e) структурная экономическая перестройка; и f) средства осуществления.

3. Настоящий документ, публикуемый секретариатом Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), содержит обзор достигнутого прогресса и задач, с которыми 12 не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона сталкиваются в ходе осуществления Венской программы действий. Он включает семь разделов. После введения в разделе I раздел II содержит анализ основополагающих вопросов политики в области транзитных перевозок, включая присоединение этих стран к правовым рамочным документам, международным соглашениям, региональным соглашениям и двусторонним соглашениям. В разделе III

[1] Азербайджан, Армения, Афганистан, Бутан, Казахстан, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Непал, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

[2] Резолюция 69/137 Генеральной Ассамблеи, приложение II.

рассматривается ход развития и эксплуатации инфраструктуры. Имеются свидетельства того, что эти страны продолжают решать проблемы, касающиеся масштабов и качества инфраструктуры: автомобильных и железных дорог, сухопутных портов, энергетики и информационно-коммуникационной технологии (ИКТ), при этом отмечается необходимость значительного увеличения объемов инвестиций во все эти формы инфраструктуры и ее обслуживания. В разделе IV представлены данные и информация о внешнем состоянии моделей внутрирегиональной и межрегиональной торговли не имеющих выхода к морю развивающихся стран, а также рассматриваются меры, которые можно предпринять в целях расширения участия этих стран в региональных и глобальных торговых потоках. В разделе V обсуждаются региональных интеграционные инициативы и субрегиональные соглашения о содействии перевозкам, касающиеся транзитных и не имеющих выхода к морю стран, которые содействуют региональной интеграции и сотрудничеству. В разделе VI освещается характер экономических структур не имеющих выхода к морю развивающихся стран, которые в значительной степени зависят от небольшого набора продуктов в рамках своей экономической деятельности и экспортных поступлений, что усугубляет их уязвимость к внешним потрясениям. Раздел VII посвящен средствам осуществления и тем задачам, с которыми не имеющие выхода к морю развивающиеся страны сталкиваются в ходе финансирования своих инфраструктурных проектов. В нем анализируются нынешнее состояние официальной помощи в целях развития (ОПР), прямых иностранных инвестиций (ПИИ) и потоков денежных переводов в эти страны. В последнем разделе содержатся некоторые заключительные замечания, посвященные содействию реализации Венской программы действий.

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

4. Отсутствие наземного доступа к морям, большие расстояния и удаленность от глобальных рынков обусловливают возникновение крупных транспортных затрат, мешающих развитию не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона. Поэтому их эффективное участие в международной торговле и использование трансграничных транспортных систем в огромной степени зависят от перевозок через соседние страны, что подчеркивает важность рассмотрения основополагающих вопросов транзитной политики комплексным и инклюзивным образом. В признание того, что большое число физических и нефизических барьеров создает значительные проблемы для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в ходе перевозки их товаров через границы и по суше, в Венской программе действий предусмотрены меры по принятию и использованию конкретных транзитных стратегий ликвидации или устранения этих препятствий.

5. Эти страны признают, что присоединение к международным конвенциям, многосторонним соглашениям и субрегиональным рамочным документам имеет большое значение для решения вопросов транзитной политики. Тем не менее, сложный набор правовых, институциональных и трансграничных задач продолжает сдерживать транзитные перевозки и трансграничные перемещения товаров и услуг. Эти задачи включают различные наборы правовых рамок, слабую координацию деятельности нормативных органов, плохую координацию по вопросам приграничного управления и/или деятельность механизмов единого окна, а также нехватку квалифицированных сотрудников и специалистов, занимающихся вопросами управления процессом осуществления конвенций и соглашений. На пограничных пунктах следует учитывать дополнительные задачи, включая большое число сложных документов, отсутствие надлежащих гарантий и систем управления рисками и деятельности по согласованию данных

между пограничными службами, частые проверки различными учреждениями, несовместимые технические стандарты, включая вес и размеры транспортных средств, сложные механизмы страхования транспортных средств, большие сборы за въезд и выезд или транзит, различающиеся правила дорожного движения, ограничения на использование внутренних путей и маршрутов и деятельность иностранных перевозчиков, негибкие и ограничивающие требования в отношении виз для водителей и экипажей, различия в часах работы пограничных контрольно-пропускных пунктов и в расположении различных проверочных пунктов и чрезмерно высокие гарантийные сборы наличными средствами (залог) за транзит товаров.

6. Имеющаяся информация показывает, что девять из двенадцати не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона присоединились к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП и Международной конвенции по согласованию условий проведения контроля грузов на границе. Восемь стран присоединились к Конвенции о Договоре о международной дорожной перевозке грузов и Конвенции о дорожном движении. Эти страны также рассматривают в качестве все более полезного инструмента согласование таможенных процедур пересмотренную Киотскую конвенцию по упрощению и согласованию таможенных процедур.

7. Более того, пять таких стран ратифицировали Межправительственное соглашение о «сухих портах», которое вступило в силу в апреле 2016 года; три страны являются членами Евразийского экономического союза (созданного в январе 2015 года). Для Казахстана и Кыргызстана это членство обеспечивает более легкий доступ к Российской Федерации в качестве страны транзита.

8. Важное значение для не имеющих выхода к морю развивающихся стран также имеет присоединение к Всемирной торговой организации (ВТО). По состоянию на настоящий момент восемь таких стран присоединились к ВТО, в то время как три имеют статус наблюдателя. Туркменистан является единственной такой страной, которая пока не обратилась с просьбой о вступлении в ВТО.

III. Приоритетное направление 2: развитие и эксплуатация инфраструктуры

9. В Венской программе действий большое внимание уделяется развитию и эксплуатации инфраструктуры, которая стоит в центре процесса развития производственного потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран и их способности участвовать в деятельности международной торговой системы и привлекать иностранный капитал, включая прямые иностранные инвестиции.

10. Секретариат подготовил индекс, который определяет доступ к физической инфраструктуре по 104 странам.[3] Рейтинг таких стран в этом индексе показывает, что самый лучший доступ к физической инфраструктуре существует в Казахстане, а худший – в Афганистане (см. таблицу 1). Важно отметить, что доступ к физической инфраструктуре улучшился у всех таких стран региона

[3] Этот индекс включает показатели, которые определяют доступ к транспорту, энергетике, информационно-коммуникационной технологии и инфраструктуре водоснабжения и санитарии. Более подробная информация представлена в документе E/ESCAP/73/5; полная информация о методологии имеется у ЭСКАТО, *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report 2017* (готовится к изданию).

в период 2007-2009 и 2013-2015 годов. Однако различные темпы улучшения по странам объясняют изменения в относительном рейтинге не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

Таблица 1
Рейтинг не имеющих выхода к морю развивающихся стран по доступу к физической инфраструктуре

Страны	*2007-2009*	*2013-2015*
Казахстан	1	1
Азербайджан	4	2
Армения	3	3
Кыргызстан	5	4
Узбекистан	2	5
Таджикистан	6	6
Туркменистан	7	7
Бутан	8	8
Монголия	10	9
Лаосская Народно-Демократическая Республика	11	10
Непал	9	11
Афганистан	12	12

11. К числу последних успешных примеров усилий не имеющих выхода к морю развивающихся стран Центральной Азии по развитию своей транспортной инфраструктуры относится одноколейная железнодорожная линия протяженностью 75 км, связывающая Афганистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан. Еще одна железнодорожная линия протяженностью 205 км строится из Сангана, Исламская Республика Иран, в Герат, Афганистан. В декабре 2014 года было завершено строительство железнодорожной линии протяженностью 926 км, связывающей Казахстан, Туркменистан и Исламскую Республику Иран. Правительство Армении приступило к строительству автомобильного коридора Север-Юг стоимостью 1,5 млрд. долл. США. Азербайджан модернизирует и улучшает трассу 81 Азиатских автомобильных дорог, соединяющую Аджигабул-Бахрамтапа-Горадиз-Миндживан и границу Армении. Он также приступил к осуществлению ряда проектов строительства автомобильных дорог, предусматривающих создание новых участков, восстановление и модернизацию трассы 5 Азиатских автомобильных дорог (Восток-Запад Баку-Алат-Газах-государственная граница Грузии). Завершение строительства 105-километрового участка между Карсом, Турция, и Ахалкалаки, Грузия, позволит улучшить доступ Азербайджана к Средиземному морю, особенно к некоторым портам в Турции.

12. Более того, важно признать вклад Китая в развитие транспортной инфраструктуры не имеющих выхода к морю развивающихся стран, прежде всего в Центральной Азии. Например, Китай и Кыргызстан создают трассу стоимостью приблизительно 4 млрд. долл. США, которая обеспечит доступ таких стран Центральной Азии через Китай к морю. В рамках Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества Казахстан улучшает свою часть коридора, увязывающего Западную Европу и западную часть Китая (участок автомобильной дороги Алматы-Хоргос), приблизительная стоимость которого составляет 1,25 млрд. долл. США. Кроме того, в Казахстане запланировано создать центральный южный автомобильный коридор, приблизительная стоимость которого составляет 2,56 млрд. долл. США, а также кольцевую дорогу в Алмате, стоимостью 680 млн. долл. США. Монголия осуществляет несколько проектов по улучшению внутренних и трансграничных

связей с соседними странами, включая строительство дорог по трассе 4 Азиатских автомобильных дорог и Трассы тысячелетия, которая увязана с трассой 32 Азиатских автомобильных дорог. Еще один важный проект, находящийся на этапе планирования, связан с продлением Трансмонгольской железной дороги за счет инвестиций в объеме 1,3 млрд. долл. США. Таджикистан построил или улучшил состояние некоторых участков автомобильных дорог протяженностью 1 650 км, что позволило улучшить связи с пограничными пунктами в Китае, Кыргызстане и Узбекистане. Несколько других проектов будут завершены к 2025 году в рамках сети Азиатских автомобильных дорог, Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, Евразийского экономического союза и транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия. В Юго-Восточной Азии соединяющая Китай и Лаосскую Народно-Демократическую Республику железнодорожная линия протяженностью 400 км будет построена в рамках предложенного Китаем экономического коридора Китай-Индокитай; в конечном счете, цель заключается в продлении этой линии в Таиланд, Малайзию и Сингапур. В Южной Азии Бутан занимается созданием сети, связывающей его города с Индией. Непал также планирует создать коридор Восток-Запад протяженностью 917 км с возможностью налаживания связей между его городами и городами Индии.

13. Двумя важными транспортными/экономическими коридорами являются экономические коридоры в рамках возглавляемой Китаем инициативы «Один пояс – один путь» и возглавляемой Азиатским банком развития Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества. Инициатива «Один пояс – один путь» была объявлена Китаем в 2013 году, и она включает шесть экономических коридоров, охватывающих Азию, Европу и Африку. В ее рамках в августе 2015 года была открыта железнодорожная линия, соединяющая Чэнду, провинция Сычуань, Китай, и Лодзь, Польша. В январе 2017 года аналогичная линия была открыта между провинцией Чэкэцян, Китай, и Лондоном.

14. Инициатива ЭСКАТО по созданию сети Азиатских автомобильных дорог играет важную роль в преобразовании экономики региона, включая не имеющие выхода к морю развивающиеся страны: 29 стран (11 из них – не имеющие выхода к морю развивающиеся страны) подписали Межправительственное соглашение по сети Азиатских автомобильных дорог. В настоящее время она охватывает 142 000 км дорог в более чем 32 странах. Среди 12 не имеющих выхода к морю развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона Казахстан располагает самой крупной сетью дорог и автомагистралей протяженностью 12 828 км, а за ним следуют Монголия и Афганистан. Однако качество дорог, охватываемых сетью Азиатских автомобильных дорог, не является одинаковым, что вызывает большую обеспокоенность. Только 25 392 км из 128 027 км относятся к дорогам категории класса I. Еще 52 435 км могут рассматриваться в качестве категории класса II, но большинство дорог относится к классу III.[4]

15. Еще одна важная региональная инициатива ЭСКАТО – создание сети Трансазиатских железных дорог, которая играет важную роль в увязке рынков, производственных центров и общин в регионе, включая не имеющие выхода к морю развивающиеся страны. Поскольку железные дороги причиняют меньший

[4] Классификация и стандарты проектирования Азиатских автомобильных дорог предусматривают минимальные стандарты и руководящие принципы строительства, улучшения и эксплуатации Азиатских автомобильных дорог. Например, первый класс включает автомагистрали с контролируемым доступом (используемый только автомобилями) с четырьмя или большим числом полос для движения шириной 3,5 м; класс I включает четыре или большее число полос шириной 3,5 м; класс II – две полосы шириной 3,5 м; и класс III – две полосы шириной от 3 м до 3,25 м.

вред окружающей среде и могут связывать не имеющие выхода к морю развивающиеся страны с удаленными морскими портами и морскими торговыми путями, эта сеть играет важную роль в интеграционных усилиях не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона. Железные дороги также становятся предпочтительным вариантом массовых перевозок грузов, поскольку стоимость снижается в случае увеличения протяженности перевозок. Признавая важное значение железных дорог для экономики и общин, 19 стран стали сторонами Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог, включая несколько не имеющих выхода к морю развивающихся стран, таких, как Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Непал, Таджикистан и Узбекистан. Другие, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, которые подписали, но еще не стали сторонами Соглашения, это Армения, Азербайджан и Казахстан. Туркменистан находится на этапе присоединения.

16. Еще одна тенденция в регионе, поддерживаемая ЭСКАТО, связана с растущей популярностью «сухих портов» у не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Хотя эта тенденция приветствуется не имеющими выхода к морю развивающимися странами, важно признать, что отсутствие финансовых ресурсов и нехватка квалифицированных сотрудников сдерживали развитие «сухих портов» в этих странах. Плохое состояние логистических служб и неадекватность транспортных сетей и физической инфраструктуры на пограничных пунктах, включая малое число таможенных складов, стоят в списке тех препятствий, которые мешают данным странам в полной мере задействовать потенциал «сухих портов».

17. ИКТ стали составной частью инфраструктуры в рамках усилий по развитию производственного потенциала и повышению конкурентоспособности не имеющих выхода к морю развивающихся стран на международной арене, а также усилий по обеспечению структурных перемен. Решения в сфере ИКТ, затрагивающие торговлю, транспорт и деловые операции, открыли новые возможности для таких стран. Например, что касается транзитной торговли, то программы ИКТ могут обеспечивать согласование таможенных процедур и формальностей, сокращать число документов и повышать скорость передвижения транспортных средств, обеспечивая снижение соответствующих затрат. Электронная банковская деятельность может являться одним из эффективных средств оплаты налогов и таможенных сборов на пограничных пунктах. В этом контексте инструменты содействия использованию механизма «единого окна» и Автоматизированная система обработки таможенных данных (АСИКУДА) Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД)[5] улучшают процедуры таможенной очистки в не имеющих выхода к морю развивающихся странах. Как представляется, большинство таких стран приняли стратегии ИКТ для задействования соответствующих возможностей. В таких странах также отмечаются высокие темпы распространения мобильных технологий и социальных платформ, в результате чего все большее число людей получают доступ к Интернету и другим формам технологии цифровой связи. Отмечается неуклонное увеличение числа пользователей Интернета, широкополосной связи и мобильных телефонов. Однако можно было бы добиться большего в том случае, если удалось бы

[5] Комплексная система управления таможенными операциями для международных торговых и транспортных операций в условиях современного автоматизированного окружения. Передовые программные разработки предназначаются для таможенных органов и торгового сообщества, с тем чтобы они могли обеспечивать соблюдение международных стандартов при прохождении импортных, экспортных и транзитных процедур; http://unctad.org/en/Pages/DTL/TTL/ASYCUDA-Programme.aspx.

снизить цены на базовые наборы услуг широкополосной связи с учетом покупательной способности населения.

18. В Венской программе действий уделяется большое внимание энергетической инфраструктуре и доступу к недорогим надежным возобновляемым соответствующим формам технологий, поскольку они имеют огромное значение для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в плане обеспечения экономического роста, промышленного развития и диверсификации производства, а также в связи с созданием ориентированных на экспорт предприятий. Эти страны осуществили или осуществляют несколько проектов разработки нефтяных и газовых месторождений, часто в сотрудничестве со своими соседями из числа стран транзита. Азербайджан, Грузия и Турция разрабатывают газовое месторождение Шах Дениз II стоимостью 28 млрд. долл. США. Китай, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан сооружают линию D газопровода Центральная Азия-Китай стоимостью 6,7 млрд. долл. США. К числу других крупных энергетических проектов, осуществленных в не имеющих выхода к морю развивающихся странах, в частности относятся строительство Воротанской гидроэлектростанции в Армении стоимостью 250 млн. долл. США и ветровой электростанции «Ньюком», Салкит, Монголия, стоимостью 120 млн. долл. США.

19. Финансирование процесса развития инфраструктуры является одной из ключевых задач, стоящих перед не имеющими выхода к морю развивающимися странами. Открытие 16 апреля 2016 года под эгидой многосторонних банков развития Глобального форума по вопросам инфраструктуры, Вашингтон, О.К., является своевременным шагом, направленным на частичное удовлетворение инфраструктурных потребностей таких стран. Китай учредил новый Фонд «Великого шелкового пути» в объеме 40 млрд. долл. США для содействия развитию инфраструктуры в рамках инициативы «Пояс и путь». Аналогичной поддержки можно ожидать от Азиатского банка инвестиций в инфраструктуру, располагающего первоначальным капиталом в размере 100 млрд. долл. США, и Банка развития Китая. В рамках Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества Азиатский банк развития (АБР) выделил конкретные средства для развития инфраструктуры в не имеющих выхода к морю развивающихся странах Центральной Азии. Однако следует подчеркнуть важность внутренних финансовых ресурсов как средства финансирования процесса развития инфраструктуры.

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

20. В Венской программе действий придается огромное значение расширению участия не имеющих выхода к морю развивающихся стран в международной торговле и производственно-сбытовых системах в качестве платформ для укрепления их производственного потенциала и поощрения структурных перемен. Для улучшения их показателей деятельности в сфере торговли и поощрения экономической диверсификации эти страны и их соседи из числа стран транзита осуществили при поддержке партнеров по вопросам развития широкий спектр реформ по содействию развитию торговли, предназначающихся для упрощения торговых положений, процедур и документов. Среди них видное место занимает поощрение трансграничной безбумажной торговли, использование инструментов и мер для содействия развитию торговли в рамках соглашения ВТО о целевых фондах и принятие электронных инструментов содействия транзиту и перевозкам.

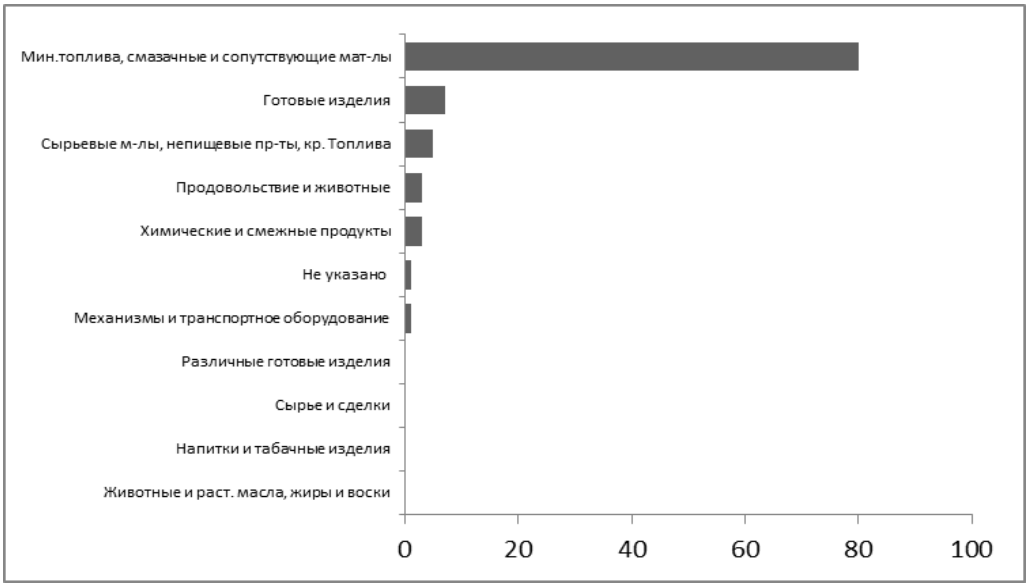
21. Тем не менее, доля экспорта из не имеющих выхода к морю развивающихся стран в глобальной торговле остается незначительной. Более того, в основном она включает природные ресурсы или основывающиеся на них полуфабрикаты, которые обладают малой добавочной стоимостью. На деле, в результате растущей зависимости от экспорта первичных товаров большинство не имеющих выхода к морю развивающихся стран продемонстрировали отрицательные темпы роста экспорта товаров в 2015 году, при этом некоторые из них – двузначные показатели сокращения. Кроме того, число рынков предназначения экспорта остается ограниченным в условиях отсутствия большого числа торговых связей с другими в регионе. Существует несколько факторов, которые ограничивают участие не имеющих выхода к морю развивающихся стран в глобальной торговле и которые не связаны напрямую с их географическим положением. Скорее они также обусловлены ограниченностью промышленной базы и связанной с этим ограниченностью набора продуктов для глобальной экономики; ограниченностью финансовых ресурсов (результат низкого уровня развития), наличием бюрократических препятствий на пути торговли и отсутствием адекватного политического сотрудничества с существующими и потенциальными странами транзита.

22. Показатели торговли между не имеющими выхода к морю развивающимися странами сохраняются также на низком уровне, за исключением Кыргызстана (61,27 процента в 2014 году), который зависит от приграничной торговли со своими соседями из числа таких стран в связи удовлетворением значительной доли своих потребностей в экспорте и импорте. Причины такого положения включают плохое качество транспортной инфраструктуры и недостающие участки транзитной инфраструктуры. Однако торговля не имеющих выхода к морю развивающихся стран с не являющимися таковыми развивающимися странами из числа соседних стран транзита сохраняется на высоком уровне. Основными торговыми партнерами Монголии являются такие крупные страны, как Китай и, в меньшей степени, Российская Федерация. По аналогии с этим Индия является самым крупным торговым партнером Бутана и Непала, а Китай и Таиланд остаются таковыми для Лаосской Народно-Демократической Республики. Такой вид торговой зависимости от узкого круга стран транзита отражает небольшой набор продуктов, а также ограниченность рынков предназначения, связанные с чем вопросы должны решаться не имеющими выхода к морю развивающимися странами, странами транзита и партнерами по вопросам развития комплексным образом.

23. В частности, зависимость торговли от одной страны или двух государств (что иногда имеет место в случае стран Центральной Азии) содействует неустойчивости торговой динамики. Более того, в структуре экспорта не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона сохраняется значительная доля первичных сырьевых товаров по сравнению с готовой продукцией. Хотя экспорт готовой продукции увеличивается в номинальном выражении, сохраняющее значение сырьевых товаров в их экспорте свидетельствует о том, что в целом эти страны добились незначительного прогресса в сфере диверсификации своей экономики, и о том, что этому вопросу следует уделять срочное внимание при разработке стратегий, предназначающихся для диверсификации экономики на основе процесса укрепления производственного потенциала и диверсификации экспорта. Что касается основных не имеющих выхода к морю развивающихся стран-производителей нефти и газа, то на долю минерального сырья и связанных с ним продуктов приходится 80 процентов экспорта (см. диаграмму 1). Это один из основных факторов, содействующих волатильности экспортных поступлений данной группы стран.

Диаграмма 1

Структура экспорта основных производителей нефти и газа из числа не имеющих выхода к морю развивающихся стран, 2015 год



Источник: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, ЮНКТАДСТАТ. См. http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx (8 ноября 2016 года).

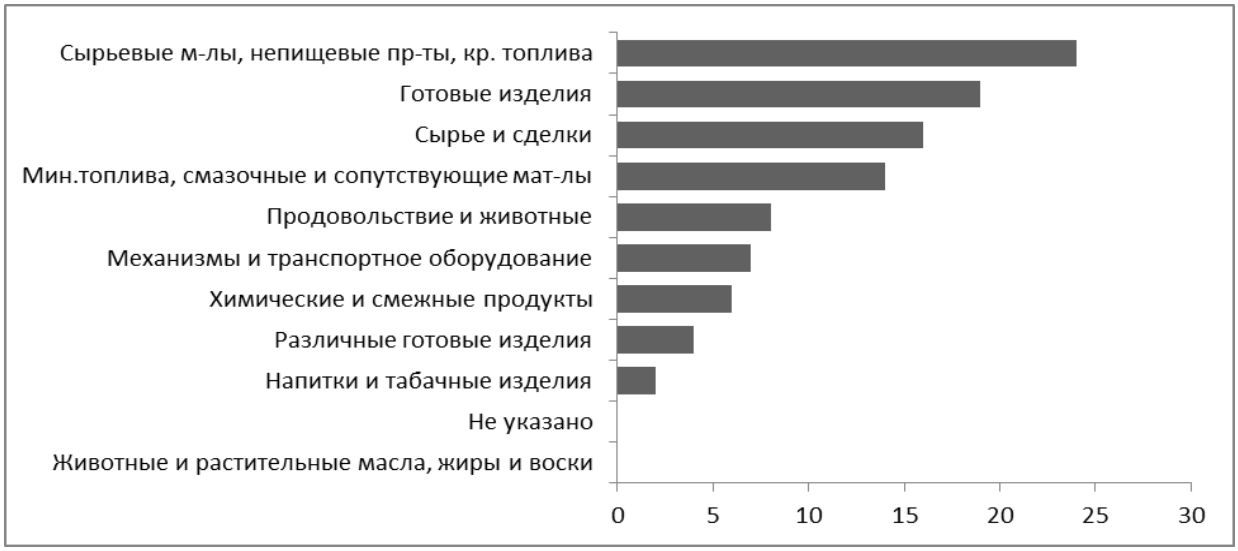
Примечание: Основными производителями нефти и газа из числа не имеющих выхода к морю развивающихся стран являются Азербайджан, Казахстан и Туркменистан.

24. Структура экспорта не являющихся производителями нефти и газа не имеющих выхода к морю развивающихся стран отражает несколько иную картину (см. диаграмма 2). За исключением Бутана, Монголии и Лаосской Народно-Демократической Республики такие страны, как представляется, обеспечили определенную сбалансированность своей структуры экспорта. Лаосская Народно-Демократическая Республика добивается определенного прогресса в диверсификации своего экспорта, отходя от экспорта электроэнергии, получаемой на гидроэлектростанциях, к экспорту готовых и сельскохозяйственных продуктов, несмотря на тот факт, что намерения центральных органов правительства заключаются в неуклонном наращивании энергоэкспортного потенциала страны. Предполагается, что создание приблизительно десять специальных экономических зон и промышленных парков, Экономического сообщества АСЕАН в декабре 2015 года и железнодорожной линии между Китаем и Лаосом ускорит этот процесс. Хотя не являющиеся производителями нефти и газа не имеющие выхода к морю развивающиеся страны по-прежнему сталкиваются с волатильностью на рыках экспортной продукции, их средне- долгосрочные перспективы являются положительными.

25. С учетом того, что стоимость экспорта и импорта товаров в расчете на контейнер часто более чем в два раза превышает глобальный показатель, высокие издержки торговли являются одним из основных факторов посредственных показателей деятельности в сфере торговли не имеющих выхода к морю развивающихся стран, поскольку такие издержки не позволяют им осуществлять инвестиции в ориентированные на экспорт отрасли промышленности и обслуживания, что приводит к надлежащему распределению ресурсов. Более того, поскольку, как правило, импорт демонстрирует меньшую степень ценовой эластичности, давление на платежные балансы может увеличиваться в условиях быстрого снижения цен на экспортную продукцию.

Диаграмма 2

Структура экспорта не имеющих выхода к морю развивающихся стран, не являющихся производителями нефти и газа, 2015 год



Источник: Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию, ЮНКТАДСТАТ. См. http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx (8 ноября 2016 года).

Примечание: Не являющиеся производителями нефти и газа не имеющие выхода к морю развивающиеся страны это: Афганистан, Армения, Бутан, Кыргызстан, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Монголия, Непал и Таджикистан.

26. В этой связи меры по содействию развитию торговли играют важную роль в сокращении торговых издержек не имеющих выхода к морю развивающихся стран, укрепляя их торговый потенциал и диверсифицируя структуру их экспорта как в том, что касается набора продуктов, так и рынков предназначения. В Венской программе действий содержится ряд конкретных целей, включая следующие: существенное упрощение и упорядочение процедур пересечения границ с целью сокращения задержек в морских портах и пунктах пересечения границы; улучшение транспортной инфраструктуры и повышение ее эффективности с целью сокращения операционных расходов; и обеспечение того, чтобы все нормативные положения, формальности и процедуры, касающиеся транзитных перевозок, были обновлены и опубликованы в соответствии с Соглашением ВТО о содействии развитию торговли.

27. Что касается таможенных правил, то картина неоднозначна. Например, в период 2014-2016 годов таможенный компонент индекса продуктивности логистики Всемирного банка снизился в семи не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона и повысился в четырех. Однако многие такие страны добиваются неуклонного прогресса, сокращая число документов и количество дней, необходимых для экспорта своей продукции. Поэтому согласно *Doing Business Report* («Доклад о практике бизнеса») Всемирного банка Армения сократила число требуемых документов с шести в 2006 году до пяти в 2014 году, при этом за тот же период время, необходимое для обеспечения экспорта, сократилось с 37 до 16 дней. Азербайджан сократил это время с 34 дней в 2006 году до 27 дней в 2014 году. Казахстан сократил такое число на 10 дней с 89 дней в 2006 году до 79 дней в 2014 году. Лаосская Народно-Демократическая Республика обеспечила сокращение времени, необходимого для прохождения экспортных формальностей, с 55 дней в 2006 году до 23 дней в 2014 году, важное достижение, полученное также Узбекистаном, который сократил этот показатель с 79 дней в 2006 году до 54 дней в 2014 году (25 дней).

28. В значительной мере это оказалось возможным ввиду растущего использования инструментов содействия развитию торговли на основе информационных и технологических решений. Используя такие инструменты, страны смогли улучшить свои торговые порталы, упорядочить свои таможенные процедуры и сократить объем бумажной работы. В частности, не имеющие выхода к морю развивающиеся страны во все большей степени используют инструменты содействия применению механизма «единого окна» и АСИКУДА для упрощения своих экспортных формальностей и таможенных процедур. К 2009 году Азербайджан создал систему «единого окна» на своих таможенных пунктах пересечения границ. По аналогии с этим Бутан создал автоматизированную таможенную систему, а Казахстан принял ряд мер, создав систему электронного декларирования и проведя модернизацию своей системы таможенной информации и управления. Кыргызстан создал центр «единого окна» для внешней торговли в целях повышения эффективности торговли, а Лаосская Народно-Демократическая Республика приняла в 2011 году свой стратегический план содействия развитию торговли. Она также создала на своих пограничных пунктах автоматизированную систему электронной таможенной деятельности для работы с таможенными данными. Аналогичная мера была принята Непалом, где в 13 таможенных отделениях создана автоматизированная система обработки таможенных данных.

29. Большинство не имеющих выхода к морю развивающихся стран получают поддержку ЭСКАТО, АБР и Всемирного банка в связи с принятием мер по содействию развитию торговли. Такие инициативы, как инициатива Комиссии по развитию безбумажной торговли, база данных ЭСКАТО и Всемирного банка об издержках мировой торговли и Механизм ЭСКАТО/АБР для мониторинга процесса упрощения торговых и транспортных операций обеспечили важную поддержку не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Однако такие страны, как группа, нуждаются в продолжении деятельности по улучшению и согласованию работы их таможенных управлений, трансграничных процедур и решений в сфере ИКТ, включая внедрение режима безбумажной торговли и механизмов «единого окна».[6]

30. Хотя по состоянию на 13 января 2017 года пять из не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона уже ратифицировали новое Соглашение по упрощению торговых процедур, которое было включено в приложение 1А Соглашения ВТО после Балийской конференции министров, необходимо активизировать усилия по присоединению к международным конвенциям и соглашениям, регулирующим международную и транзитную торговлю. В частности, не имеющим выхода к морю развивающимся странам, которые пока еще не стали членами ВТО, следует сделать это как можно скорее. Им необходимо ратифицировать Соглашение ВТО по упрощению торговых процедур, с тем чтобы они могли использовать инструменты для упрощения торговых процедур, касающиеся анализа бизнес-процессов, согласования документов и данных, моделирования и использования систем «единого окна», созданных международными организациями, такими, как Всемирная таможенная организация, ВТО, ЭСКАТО и Европейская экономическая комиссия. Эти инструменты могут вносить существенный вклад в укрепление торгового потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран и улучшение их международной конкурентоспособности.

31. Государственные стратегии также должны предназначаться для обеспечения синергии по областям торговли, инфраструктуры и соединяемости.

---

[6] *Asia-Pacific Trade and Investment Report 2015: Supporting Participation in Value Chains* (United Nations publication, Sales No. E.15.II.F.15).

Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны региона могут получать пользу от помощи Азиатского банка инвестиций в инфраструктуру, Нового банка развития и других. Многие такие страны приняли стратегии создания специальных промышленных зон и парков, которые могут дополнительно укреплять торговый потенциал. Однако необходимо обеспечить более активное участие стран транзита, с тем чтобы решить вопросы торговли, касающиеся мер содействия, и, что важно, обеспечить такое положение, при котором страны воздерживаются от принятия протекционистских мер. Торговые стратегии могут и должны эффективно содействовать сокращению масштабов нищеты и обеспечению инклюзивного экономического роста, носящего устойчивый характер, с тем чтобы компенсировать воздействие отрицательных внешних факторов, обусловленных отсутствием выхода к морю.

V. Приоритетное направление 4: региональная интеграция и сотрудничество

32. Политическое, а также экономическое сотрудничество между не имеющими выхода к морю развивающимися странами и окружающими их странами транзита чрезвычайно необходимо для улучшения соединяемости, транспорта, энергетики и ИКТ. Транзитная инфраструктура и торговые и нормативные стратегии также играют важную роль в укреплении торгового потенциала этих стран и привлечении внешних ресурсов. Поэтому региональная интеграция и сотрудничество служат важной платформой для преобразования не имеющих выхода к морю развивающихся стран в связанные по суше с морем страны, получающие пользу от региональных потоков торговли и инвестиций. Региональное сотрудничество также является одним из важных средств преодоления ограничений, обусловленных небольшим размером внутренних рынков в ряде не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

33. Региональные соглашения и инициативы, предназначающиеся для обеспечения региональной экономической интеграции и сотрудничества, включают Экономическое сообщество АСЕАН, Соглашение о Южноазиатской зоне свободной торговли, Ассоциацию регионального сотрудничества стран Южной Азии (СААРК), Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и Организацию экономического сотрудничества (ОЭС), а также секторальные соглашения и субрегиональные инициативы, такие, как Рамочное соглашение по транзитным перевозкам, Соглашение по упрощению трансграничных транспортных перевозок и соглашения АСЕАН по упрощению торговых процедур.

34. Евразийский экономический союз, пришедший на смену Евразийскому экономическому сообществу, предусматривает создание интегрированного рынка, который будет поощрять свободное передвижение товаров, капитала, услуг и людей. Также запланированы общие транспортные, сельскохозяйственные и энергетические стратегии, включающие положения о единой валюте и большей степени интеграции. Эта инициатива оказала позитивное воздействие на государства – члены ЕАЭС, являющиеся не имеющими выхода к морю развивающимися странами, граждане которых получают пользу от улучшения доступа к рынку рабочей силы Российской Федерации. Однако следует отметить, что в 2015 году произошло снижение стоимостного объема торговли между этими государствами-членами.

35. Создание Экономического сообщество АСЕАН является центральным элементом интеграционных процессов в Юго-Восточной Азии. В 2015-2016 годах вопросы улучшения соединяемости сохраняли ведущее положение в повестке дня таких стран транзита АСЕАН, как Таиланд. Непосредственную

выгоду получает Лаосская Народно-Демократическая Республика, от части как связующая страна, находящаяся между Экономическим сообществом АСЕАН и Китаем, которые продолжают углублять свое экономическое сотрудничество.

36. Соглашения АСЕАН, касающиеся упрощения процедур перевозок, и другие соглашения, охватывающие таможенную деятельность, содействие транзитным перевозкам товаров, создание системы «единого окна» АСЕАН, Рамочное соглашение о мультимодальных перевозках и Рамочного соглашения о содействии перевозкам между странами способствовали развитию перевозок товаров по транзитным путям, согласованию и упрощению положений и требований и созданию интегрированной эффективной системы транзитного транспорта. Принятая АБР Программа экономического сотрудничества в субрегионе Большого Меконга содействовала укреплению экономических связей между Вьетнамом, Лаосской Народно-Демократической Республикой и Таиландом, а также с Камбоджей и южными провинциями Китая, которые присоединились на более позднем этапе. Она позволяет реализовывать субрегиональные проекты в области транспорта, энергетики, связи, охраны окружающей среды, развития людских ресурсов, туризма, торговли, инвестиций, частного сектора и сельского хозяйства. Соглашение по упрощению трансграничных транспортных перевозок в субрегионе Большого Меконга поощряет трансграничные перевозки товаров и людей, упрощает и согласует законодательство, положения, процедуры и требования, а также поощряет мультимодальные перевозки.

37. Механизм преференциальной торговли СААРК был создан в 1995 году. За ним последовало образование Южноазиатской зоны свободной торговли (САФТА) в 2004 году. Несколько двусторонних торговых соглашений было также заключено между Индией и Непалом (транзитные перевозки и торговля), Индией и Шри-Ланкой, Пакистаном и Афганистаном (транзитные перевозки и торговля) и Пакистаном и Шри-Ланкой. Например, в июне 2015 года Бангладеш, Бутан, Индия и Непал подписали Соглашение об автотранспортных средствах в целях содействия грузовым перевозкам через свои границы. Проходят обсуждения железнодорожного соглашения Бангладеш, Бутана, Индии и Непала для дополнения Регионального соглашения СААРК о железнодорожных перевозках.

38. Помимо этих видов региональных и субрегиональных соглашений по вопросам упрощения процедур перевозок и торговли, семь не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона также заключили двусторонние торговые соглашения с другими не имеющими выхода к морю развивающимися странами. Они также заключили несколько соглашений о свободной торговле с другими странами. Эти соглашения оказывают различное воздействие на экспорт и импорт. Например, Бутан, Лаосская Народно-Демократическая Республика и Непал в основном торгуют со своими партнерами по соглашениям о свободой торговле. Азербайджан, Казахстан и Туркменистан экспортируют до 20 процентов своих готовых изделий в страны, являющиеся партнерами по соглашениям о свободной торговле.

39. Однако многие соглашения об упрощении процедур торговли и перевозок, двусторонние соглашения о свободной торговле и соглашения о свободной торговле оказались не очень эффективными в деле поощрения региональной интеграции. Дублирование и часто сложные вопросы или аспекты, которые выходят за рамки упрощения процедур торговли/перевозок/транзита, замедляют процесс интеграции. Проблемные области касаются неспособности добиться договоренности о постепенной отмене налогов и тарифов; обозначения прав на перевозку, пограничных пунктов и портов назначения; транспортных маршрутов; технических требований в отношении транспортных средств;

временного допуска транспортных средств; вопросов безопасности и охраны и большого числа других аспектов. Различия в подходах к трансграничным вопросам и политические и социальные потрясения также мешают региональной интеграции и сотрудничеству.

40. В Венской программе действий также содержится призыв обеспечить региональную интеграцию и сотрудничество между не имеющими выхода к морю развивающимися странами, которые выходят за рамки вопросов упрощения процедур торговли и перевозок. Такие сотрудничество и интеграция должны охватывать инвестиции, научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки и стратегии, благоприятствующие развитию региональной промышленности и региональной соединяемости. Этот более общий подход необходим для укрепления процесса структурных перемен в не имеющих выхода к морю развивающихся странах и для повышения их конкурентоспособности на международных рынках. Имеются признаки того, что такое более общее сотрудничество отмечается как между не имеющими выхода к морю развивающимися странами, так и между ними и другими не имеющими выход к морю развивающимися странами. Например, промышленные предприятия из других стран, в том числе из Китая, создали производственные базы в особых экономических зонах Лаосской Народно-Демократической Республики.

VI. Приоритетное направление 5: структурная экономическая перестройка

41. Структурная экономическая перестройка является ключевым элементом уменьшения уязвимости не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Диверсификация их экономики и постепенное сокращение зависимости от добычи и простой обработки сырья могут обеспечить значительные выгоды в деле проведения структурных перемен. В свою очередь это может содействовать таким странам в сокращении отрицательного воздействия, обусловленного географическим положением, создании рабочих мест, укреплении местного производственного потенциала и уменьшении масштабов нищеты и неравенства. Благоприятное политическое окружение, включая инвестиции в развитие людских ресурсов, науки, техники, инноваций, а также частного сектора, необходимо для того, чтобы обеспечить проведение таких структурных экономических преобразований. Конкретные цели, обозначенные в Венской программе действий, предусматривают увеличение объемов добавленной стоимости в секторах обработки и сельского хозяйства для обеспечения инклюзивного роста и устойчивого развития; активизацию процесса диверсификации экономики и экспорта; поощрение роста в секторе услуг, в том числе в сфере туризма, в целях увеличения его вклада в национальную экономику; и поощрение притока прямых иностранных инвестиций в сектора, формирующие большую добавленную стоимость.

42. Важно отметить, что девять не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона можно отнести к числу тех государств, которые находятся на этапе системного экономического преобразования, осуществляя переход от централизованного планирования к свободному рынку. Такое преобразование обычно связано с уменьшением масштабов доминирующих отраслей тяжелой промышленности и поддержкой развития трудоемких промышленных секторов, которые первоначально ориентированы на экспорт, или с уделением им повышенного внимания. Недостатком положения не имеющих выхода к морю развивающихся стран в рамках этого перехода является их месторасположение, которое обусловливает ограниченность и высокую стоимость обеспечения доступа к глобальным рынкам, что мешает структурным преобразованиям.

43. Хотя удалось добиться определенного прогресса, такие страны в целом еще не обеспечили значительного масштаба структурных преобразований, которые позволили бы их экономике вступить на путь устойчивого роста и развития на основе продуктивного и инновационного обрабатывающего сектора при поддержке столь же эффективного и продуктивного сельского хозяйства и сектора услуг. Высокие темпы экономического роста и показатели дохода на душу населения, а также поступательный прогресс в социальной сфере, обеспеченный многими из них до глобального экономического кризиса и падения цен на сырье, не были преобразованы в прочный экономический и социальный фундамент. Отчасти это является результатом неадекватности экономических стратегий и непродуктивного перераспределения финансовых ресурсов.

44. В условиях глобального замедления темпов роста и небольших торговых и инвестиционных потоков большинство не имеющих выхода к морю развивающихся стран будут находиться, по прогнозам, на трудном этапе в период 2015-2017 годов, за исключением, возможно, Бутана, Лаосской Народно-Демократической Республики и Узбекистана. Ранние данные свидетельствуют о том, что среди таких стран, Лаосская Народно-Демократическая Республика добилась определенного уровня структурных преобразований в результате реализации концепции Экономического сообщества АСЕАН в декабре 2015 года. При поддержке Китая в специальных экономических зонах Лаосской Народно-Демократической Республики было создано много новых предприятий обрабатывающей промышленности, поскольку первый рассматривают вторую в качестве важного звена, связывающего его с остальными странами АСЕАН. Поступательный рост также отмечается в секторе переработки сельскохозяйственной продукции, при этом большой поток туристов свидетельствует о возникновении активной отрасли туризма: в 2016 году страну посетили более 4,3 млн. туристов.

45. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, которые, прежде всего, зависят от ресурсной ренты и высоких цен на сырье, сталкиваются с большим давлением, оказываемым на макроэкономические показатели с негативными последствиями в социальной сфере. Многие из них приняли болезненные корректировочные меры, и может потребоваться провести ряд коренных политических реформ. Этим обладающим большими ресурсами странам может также потребоваться пересмотреть прошлые стратегии, которые мешали диверсификации их экономики в то время, когда для этого существовали благоприятные условия. При проведении необходимых реформ потребуется рассматривать вопросы управления, касающиеся добычи и использования ресурсов.

46. Одним из самых важных элементов поощрения роста и обеспечения структурных перемен является создание благоприятного инвестиционного климата. Однако по классификации Всемирного банка по показателю благоприятных условий для предпринимательской деятельности большинство не имеющих выхода к морю развивающихся стран не достигают среднего глобального уровня и отметки на уровне 50, за исключением Армении и Казахстана.

VII. Приоритетное направление 6: средства осуществления

47. Согласованные усилия не имеющих выхода к морю развивающихся стран, окружающих их стран транзита и их партнеров по вопросам развития, включая многосторонние фонды и программы, требуются для обеспечения эффективного осуществления Венской программы действий. Их необходимо активизировать, поскольку задачи развития, стоящие перед этими развивающимися странами,

включая те, которые касаются низких показателей накоплений по сравнению с объемом ВВП, слабого организационного потенциала, ограниченного размера внутренних рынков и плохого инвестиционного климата, чрезвычайно затрудняют мобилизацию инвестиционных ресурсов для развития инфраструктуры.

48. В этой связи в этих развивающихся странах необходимы значительные объемы финансовых ресурсов, как внутренних, так и внешних, для удовлетворения их потребностей в инфраструктуре и укрепления производственного потенциала (особенно с учетом того, что потребности в инвестициях для создания инфраструктуры выходят за рамки строительства и эксплуатации внутренних транспортных и коммуникационных систем) для развития транзитной инфраструктуры и обеспечения доступа к ближайшим морским портам.

49. Инициатива «Помощь в интересах торговли» является еще одним важным источником средств для развития торговой инфраструктуры и увязки не имеющих выхода к морю развивающихся стран с региональными производственно-сбытовыми системами, в то время как прямые иностранные инвестиции, партнерства государственного и частного секторов, смешанные виды финансирования и денежные переводы необходимо более эффективно использовать для поощрения роста и структурных перемен в этих странах. Недавно сотрудничество Юг-Юг стало чрезвычайно эффективной платформой для мобилизации ресурсов на цели развития инфраструктуры и поощрения общего развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран.

50. Несколько многосторонних инициатив могут стать важным источником финансирования развития не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Эти инициативы включают те из них, которые осуществляются по линии Азиатского банка инвестиций в инфраструктуру, Нового банка развития, Глобального центра по вопросам инфраструктуры, Инфраструктурного фонда АСЕАН, Форума по Азиатско-Тихоокеанскому экономическому сотрудничеству (АТЭС) в рамках его многолетнего плана развития инфраструктуры и инвестиций и Фонда развития СААРК. На деле все большая популярность экономических коридоров, которые увязывают не имеющие выхода к морю развивающиеся страны друг с другом и с другими странами транзита, сопровождается выделением значительных ресурсов для развития инфраструктуры и создания экономических узлов в рамках этих коридоров.[7]

51. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны также определили мобилизацию внутренних ресурсов в качестве одного из важных компонентов своих усилий по мобилизации ресурсов. В целом, налоговые поступления являются основным источником средств для удовлетворения потребностей правительств и финансирования основных услуг в развивающихся странах. Для этого необходимо обеспечить такое соотношение налогов и ВВП, которое превышает 20 процентов. Финансирование долгосрочных разовых инвестиций потребует дополнительных ресурсов. Хотя большинство не имеющих выхода к морю развивающихся стран добиваются поступательного прогресса в связи с повышением их коэффициента соотношения налоги-ВВП на протяжении последних лет, лишь нескольким удалось превысить пределы 20-процентного порога. На деле в нескольких странах этот коэффициент снижается (см. таблицу 2). Среди таких стран обладающие большими ресурсами

[7] Например, инициатива Китая «Пояс и дорога» и Программа регионального экономического сотрудничества стран Центральной Азии и Программа экономического сотрудничества субрегиона Большого Меконга по линии Азиатского банка развития.

государства располагают лучшими возможностями для мобилизации внутренних ресурсов, поскольку их ресурсные виды ренты могут предоставлять значительные суммы для финансирования процесса развития. Например, в Азербайджане, Казахстане, Туркменистане и Узбекистане основывающиеся на ресурсах виды ренты составляют 37-47 процентов их ВВП. По сравнению с этим, в не являющихся таковыми не имеющих выхода к морю развивающихся странах будет по-прежнему сохраняться потребность в значительных объемах внешней помощи, включая ОПР, поскольку они располагают ограниченными возможностями для мобилизации внутренних и других форм конкурентоспособных ресурсов своими силами.

52. Однако по мере увеличения доходов такие страны должны получать возможности для мобилизации большего объема ресурсов за счет внутренних средств. Для этого потребуется широкий круг реформ и политических инициатив. Необходимо расширить налоговые базы, а налоговые системы должны перейти от налогообложения торговли к налогообложению товаров и услуг на основе налогов на добавленную стоимость. Этим странам также следует использовать адресные стратегии налогообложения и предоставления налоговых льгот для привлечения ПИИ, направления инвестиций на цели создания инфраструктуры и рабочих мест, и им следует укреплять внутренние рынки капитала в качестве альтернативных механизмов мобилизации сбережений для капиталовложений. Располагающие большими запасами ресурсов не имеющие выхода к морю развивающиеся страны уже создали суверенные фонды для защиты доходов и уровня жизни будущих поколений, и другим следует воспользоваться этим примером.

53. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны региона, как правило, способны привлекать ПИИ на регулярной основе, что содействует их экономическому росту и общему развитию. ПИИ для этих стран, как правило, основываются на ресурсах и оказывают формирующее воздействие в сфере торговли, при этом в последние годы все большие суммы направлялись на цели переработки сельскохозяйственной продукции и в секторы недвижимости и туризма. Такие не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, экспортирующие нефть и газ, как Азербайджан, Казахстан, Туркменистан и Узбекистан, получили значительные потоки ПИИ для своего сектора энергетики. По сравнению с этим в Монголии большая доля ПИИ была получена в секторе добычи минерального сырья, при этом в основном это касалось добычи меди и золота. В Бутане и Лаосской Народно-Демократической Республике большая часть ПИИ пришлась на сектор гидроэнергетики. Такие не экспортирующие нефть не имеющие выхода к морю развивающиеся страны получали большую часть ПИИ для обрабатывающих секторов промышленности, переработки сельскохозяйственной продукции и реализации инфраструктурных проектов в целях развития. Однако в нетто-потоках ПИИ, поступающих как в экспортирующие нефть, так и неэкспортирующие нефть не имеющие выхода к морю развивающиеся страны, отмечается значительная степень волатильности, при этом последняя группа сталкивается с такой волатильностью в более интенсивной форме по сравнению с первой группой. В нескольких не имеющих выхода к морю развивающихся странах региона потоки ПИИ, например, были значительно меньше в 2014 году по сравнению с 2010 годом (см. таблицу 2).

54. ОПР является важной частью эффективного осуществления Венской программы действий. Не имеющие выхода к морю развивающиеся страны продолжают нуждаться во всех формах ОПР – двусторонней, многосторонней и льготной – для своего развития и структурных преобразований. В частности, ОПР необходима для удовлетворения потребностей в инфраструктурных капиталовложениях, включая развитие инфраструктуры транзита, создание коридоров, укрепление торгового потенциала и развитие энергетики и ИКТ.

ОПР также имеет важное значение для укрепления институционального и кадрового потенциалов. К сожалению, по многим из 12 не имеющих выхода к морю развивающихся странам Азиатско-Тихоокеанского региона произошло снижение потоков ОПР в чистом выражении (см. таблицу 2); в 2014 году объем ОПР составил 8,524 млрд. долл. США по сравнению с 9,954 млрд. долл. США в 2010 году. В основном это обусловлено сокращением чистых потоков помощи в Афганистан, Казахстан и Узбекистан.

55. ОПР необходимо инновационно и продуктивно увязывать с внутренними накоплениями для содействия деятельности в целях развития. Общие расходы правительства на конечное потребление, то есть требования правительства в отношении дефицитных ресурсов, кардинальным образом определяют наличие внутренних сбережений для целей инвестирования. Как доля ОПР (внешние накопления) такие расходы остаются на довольно высоком уровне в Афганистане, Бутане, Кыргызстане, Лаосской Народно-Демократической Республике и Непале. Большая часть нетто-потоков ОПР в не имеющие выхода к морю развивающиеся страны поступала в экономические и социальные секторы, при этом важное место принадлежало транспорту и энергетике, торговле и промышленности и развитию туризма.

Таблица 2
Имеющиеся финансовые средства с разбивкой по их источникам

Страна	*Налоговые поступления (% от ВВП)*		*ПИИ (% от ВВП)*		*Денежные переводы (% от ВВП)*		*Чистый объем ОПР (% от ВНД)*	
	2010	*2014*	*2010*	*2014*	*2010*	*2014*	*2010*	*2014*
Афганистан	8,9	6,5	1,3	0,2	2,1	1,6	40,5	23,3
Армения	20,2	23,5	5,7	3,5	18,0	14,1	0,3	0,3
Азербайджан	12,4	14,2	1,1	5,9	2,7	2,4	8,7	7,1
Бутан	13,3	15,8	1,9	0,3	0,5	1,0	0,2	0,0
Казахстан	13,4	13,2	7,8	4,1	0,2	0,1	6,2	4,2
Кыргызстан	17,9	20,8	9,1	2,8	26,4	25,7	8,5	8,6
Лаосская Народно-Демократическая Республика	13,5	15,5	4,1	6,2	0,6	0,8	4,6	2,8
Монголия	27,6	23,7	27,3	4,1	3,7	2,3	5,1	4,4
Непал	13,4	16,1	0,5	0,2	21,6	32,2	7,8	3,1
Таджикистан	18,0	22,8	1,3	2,9	40,9	28,8	0,2	0,1
Туркменистан	-	-	16,4	6,9	0,2	0,0	0,6	0,5
Узбекистан	20,0	19,7	4,1	1,2	7,3	4,7	3,5	2,2

Сокращения: ПИИ – прямые иностранные инвестиции; ВВП – валовой внутренний продукт; ВНД – валовой национальный доход; ОПР – официальная помощь в целях развития.

56. Некоторые многосторонние финансовые учреждения располагают конкретными программами финансирования, которые предназначаются для не имеющих выхода к морю развивающихся стран. Например, в 2001 году была запущена Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества АБР с уделением особого внимания развитию инфраструктуры и соединяемости в этих не имеющих выхода к морю развивающихся странах Центральной Азии. Ее портфель инвестиций увеличился с 24,7 млн. долл. США в 2001 году до 24,6 млрд. долл. США в 2014 году. Основное внимание в ее

рамках уделяется транспорту, энергетике и упрощению процедур торговли. Еще одна инициатива АБР была очень полезной для Лаосской Народно-Демократической Республики, единственной не имеющей выхода к морю развивающиеся стране в Юго-Восточной Азии: Субрегиональная программа экономического сотрудничества Большого Меконга. Ее осуществление началось в 1992 году, и она позволила активно оказывать поддержку по вопросам создания экономических коридоров и поощрения общего экономического развития участвующих стран, включая Лаосскую Народно-Демократическую Республику.

57. Еще одним важным источником средств для развития, прежде всего в том, что касается социально-экономического развития, служат денежные переводы граждан, работающих за рубежом. Для некоторых не имеющих выхода к морю развивающихся стран эти переводы значительно превышают другие формы внешних потоков. Например, в 2015 году объем передов в эти страны составил 17,41 млрд. долл. США. Однако с 2010 года во многих таких странах региона объем переводов снизился (таблица 2).

VIII. Выводы и рекомендации

58. Внутренние и внешние факторы продолжают ограничивать способность не имеющих выхода к морю развивающихся стран региона решать свои задачи развития, которые связаны с приоритетными областями, перечисленными в Венской программе действий.

59. Комиссия, возможно, призовет не имеющие выхода к морю развивающиеся страны активизировать усилия по учету положений Венской программы действий в своих национальных стратегиях развития с уделением особого внимания вопросам политики в области транзита, сотрудничеству в области транзита, развитию и эксплуатации инфраструктуры, упрощению процедур торговли и структурным преобразованиям. Она, возможно, даст секретариату указания относительно оказания помощи по вопросам укрепления потенциала для не имеющих выхода к морю развивающихся стран в этой связи.

60. Комиссия, возможно, также рассмотрит вопрос о том, каким образом информированность соответствующих сотрудников директивных органов о приоритетах Венской программы действий может быть улучшена, и какие направленные на активную деятельность стратегии необходимы для ускорения процесса структурных преобразований, включая увеличение объема инвестиций в людские ресурсы, использование технологий и местные инновации.

61. Усилия не имеющих выхода к морю развивающихся стран в целя развития и осуществление Венской программы действий по-прежнему зависят от решительной поддержки международного сообщества. Мобилизация внутренних ресурсов и национальные стратегии и политика в области развития будут оставаться ключевым фактором в этой связи. Поэтому Комиссия, возможно, рассмотрит вопрос о том, каким образом обеспечить такое положение, при котором международное сообщество выполняет обязательства, принятые на различных международных форумах, включая те, которые содержатся в Повестке дня на период до 2030 года и Аддис-Абебской программе действий третьей Международной конференции по финансированию развития.

62. Комиссия, возможно, также рассмотрит вопрос об обращении к не имеющим выхода к морю развивающимся странам с призывом проявлять новаторский подход и творчество при рассмотрении связей между внутренними ресурсами, ОПР, ПИИ, денежными переводами и другими формами внешних финансовых потоков в связи с достижением своих целей в области развития.

Она, возможно, даст секретариату указания об оказании помощи в целях укрепления потенциала не имеющих выхода к морю развивающихся стран, с тем чтобы они могли осуществлять надлежащие стратегии, активизирующие процесс финансирования в целях развития.

63 Комиссия, возможно, рассмотрит вопрос о том, чтобы призвать секретариат в качестве регионального подразделения Организации Объединенных Наций продолжать координировать мероприятия системы Организации Объединенных Наций на региональном уровне для обеспечения эффективного осуществления Венской программы действий.